15 Année ✾ N° 723

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

27 Juillet 1912

VIE AU GRAND AIR

MAC ARTHUR GAGNE LE MARATHON

Le Sud-Africain Mac Arthur, complètement épuisé, remporte la victoire dans le Marathon, couvrant les 40 kilomètres du parcours en 2 h. 36 m. 54 s.

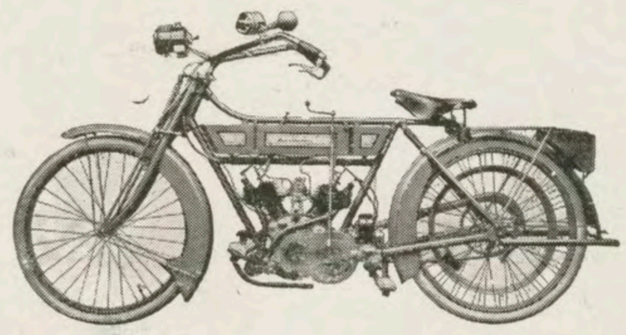
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

MUGUET ULTRA PERSISTANT

BRISE DE MAI ED. PINAUD

"MOTOSACOCHE"

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type deux cylindres)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64 × 90)
2 cylindres 3 HP (54 × 75)

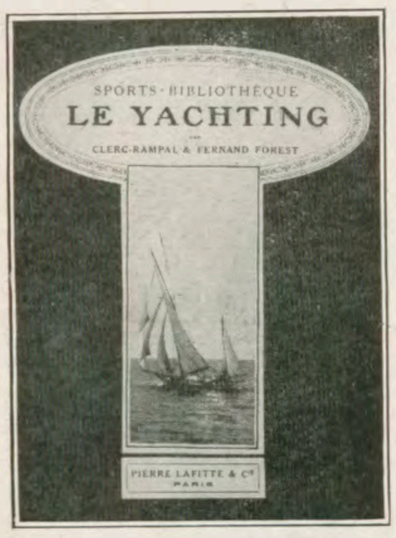
2 vitesses, débrayage, transmissi... par chaîne, mise en marche p... manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suis...
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand,
PARIS (16e)

OBJECTIFS LACOUR-BERTHIOT

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

L'Encyclopédie Sportive illustrée la plus complète



La collection sera complète en 24 volumes

Le vol. broché, **6** fr.; cartonné, **7** fr.; relié peau, **10** fr.

On peut acquérir la collection complète payable 10 francs par mois.

LES 24 VOLUMES			
Brochés,	**130** fr.	au lieu de	**144** fr.
Cartonnés toile,	**150** fr.	»	**168** fr.
Reliés peau,	**220** fr.	»	**240** fr.

DÉJA PARUS :

Le Football, Les Sports d'Hiver, Les Courses à pied, La Boxe, Le Golf, L'Automobile, La Chasse à Tir, L'Escrime, L'Equitation et le Cheval, La Défense dans la Rue, Les :: :: :: Courses de Chevaux, Le Yachting. :: :: ::

EN PRÉPARATION :

Le Cyclisme, La Chasse à Courre, La Lutte, Le Tir, La Natation, Les Exercices Physiques, La Conduite en Guides, Hockey, Tennis, La Pêche, Bowling, Animaux de Sport, :: :: :: :: :: L'Alpinisme, L'Aéronautique. :: :: :: :: ::

Demander le prospectus de la vente à crédit

PIERRE LAFITTE et Cie, 90, Champs-Elysées, PARIS

VOULEZ-VOUS GAGNER

Mille francs ?

LISEZ

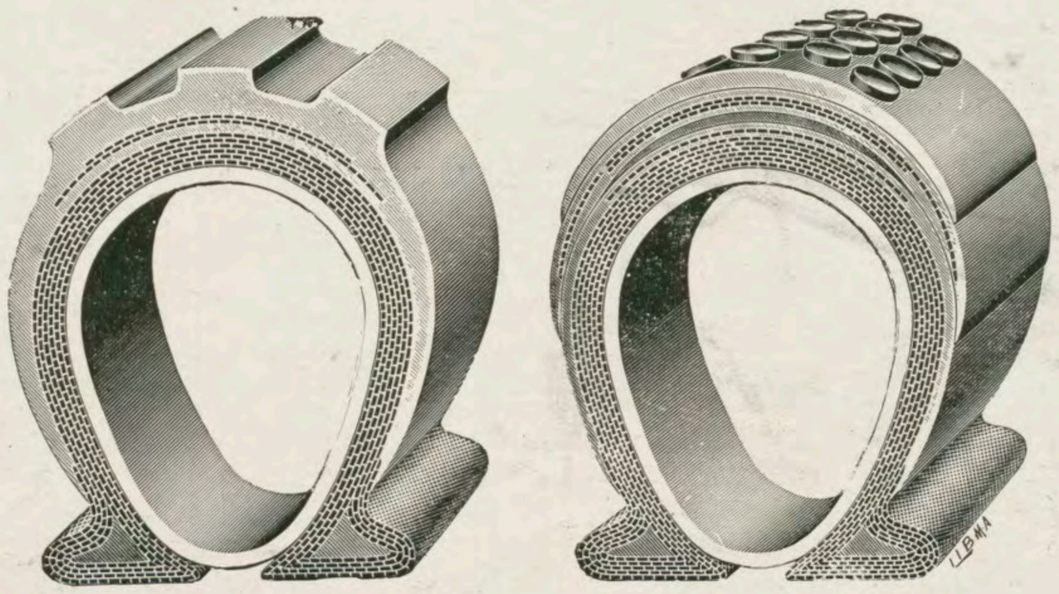
Je sais tout

:: :: :: :: DU 15 JUILLET :: :: :: ::

AMBULANCES AUTOMOBILES **DUPONT**
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION
"breveté" évitant toute secousse — Personnel choisi et expérimenté.
Telephone 818-67
Adr. telegrap. DUPONTEUIL-PARIS
Succursale à Berck-Plage

CYCLES
La Française-Diamant
MOTOCYCLETTES

PNEU LUTETIA



Triple nervure "Lutetia"
Toile supplémentaire

Antidérapant "Lutetia"
Gabarit rationnel

SOCIÉTÉ PARISIENNE DU CAOUTCHOUC INDUSTRIEL

151, Quai de Javel, Paris *(XVe)*

Adresse télégraphique : *Tchouccaou, Paris.* Téléphone : 734-26

BANDAGES PLEINS "LUTETIA"

pour Camions automobiles et Autobus

COMMANDE

Plaquettes
Catalogues
Impressions de lu...
Affiches artistiq...

IMPRESSIONS d'A...
PIERRE LAFITTE &...
90, Avenue des Champs-Elysé...
PARIS

La Vie au Grand Air

N° 723 — 27 Juillet 1912

ABONNEMENTS :
France . . . . . 24 francs.
Étranger . . . . . 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie July 27 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numero et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

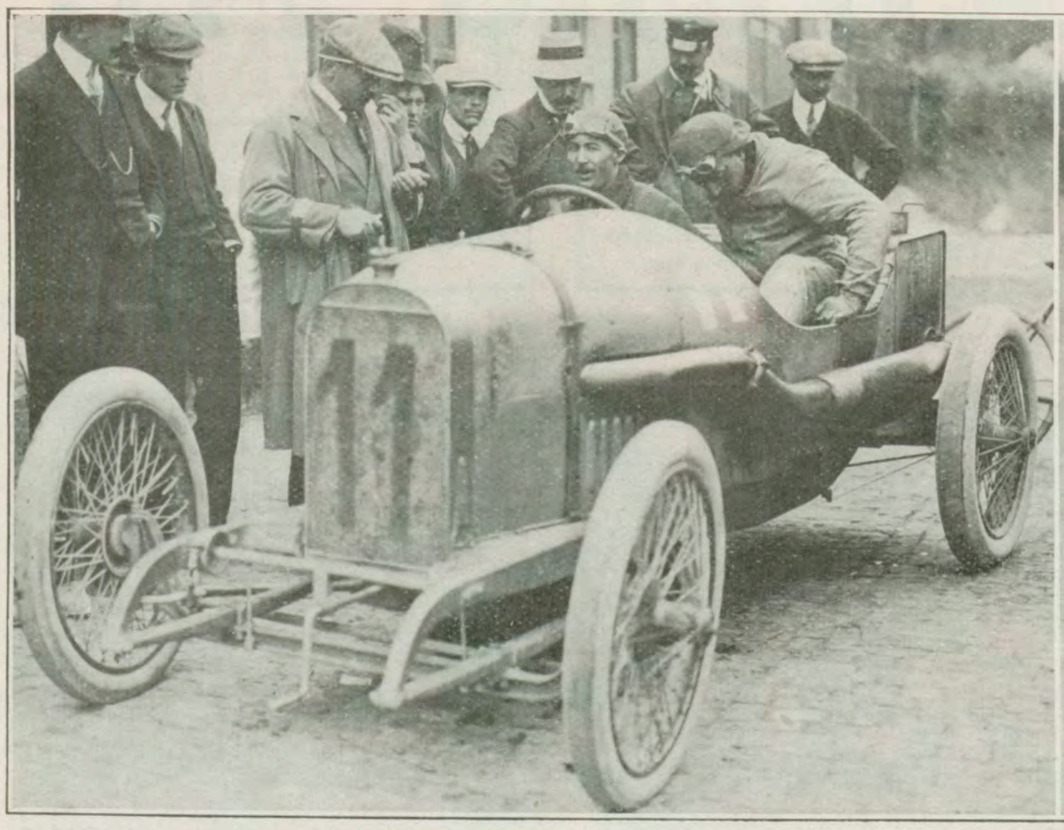
Photographie de notre envoyé spécial.

LE TOUR DE FRANCE : BAUGÉ EMBRASSE ODILE DEFRAYE (1)

La neuvième étape du tour de France (Perpignan-Luchon) a été remportée par le Belge Odile Defraye, (bicyclette Alcyon) qui a couvert les 289 kil. du parcours en 10 h. 24 m. Lapize, qui le talonnait pour la première place du classement général, a abandonné et Defraye est premier avec une grande avance sur Christophe. Pour le féliciter de son succès, Baugé embrasse l'excellent routier belge.

(1) Voir la double page et pages 591 et 594.

LE GRAND PRIX DE L'AUTOMOBILE CLUB BELGE

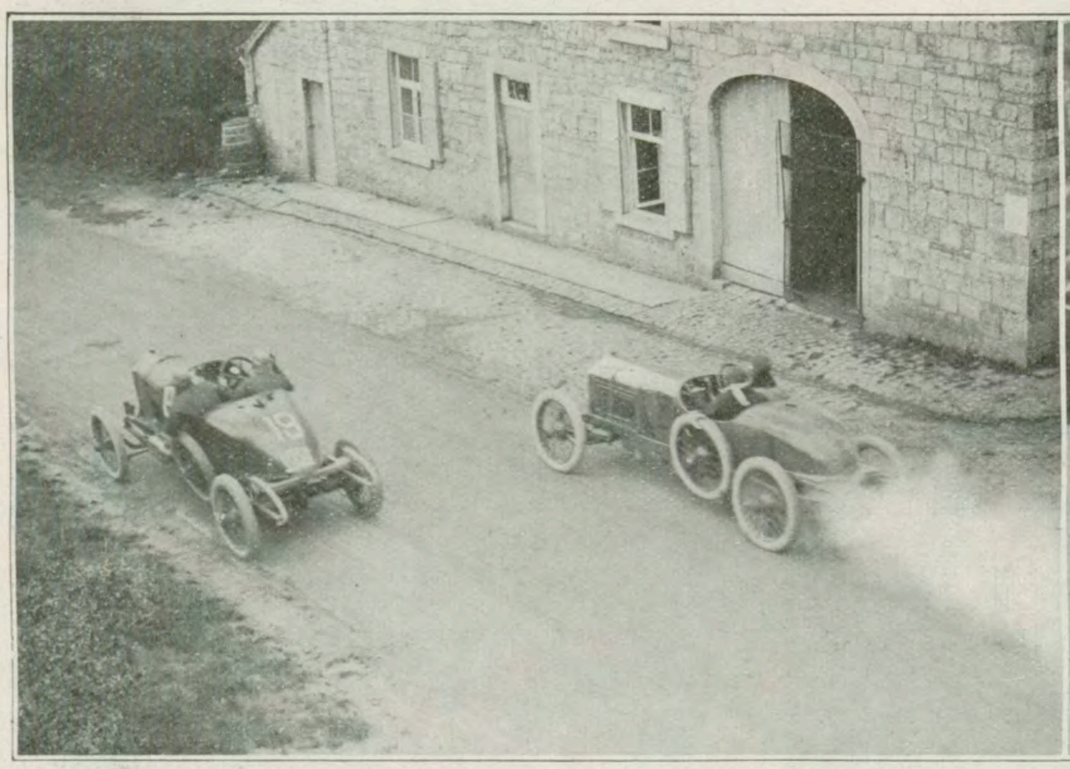


BOILLOT RÉGLE LA COURSE DE GOUX

L'équipe Peugeot composée de Zuccarelli, Thomas et Goux fit le premier jour une course d une régularité admirable, Zuccarelli couvrit les 600 kil. en 8 h. 47 m. 2 s. Thomas en 8 h. 47 m. 44 s. Goux en 8 h. 48 m. 8 s.

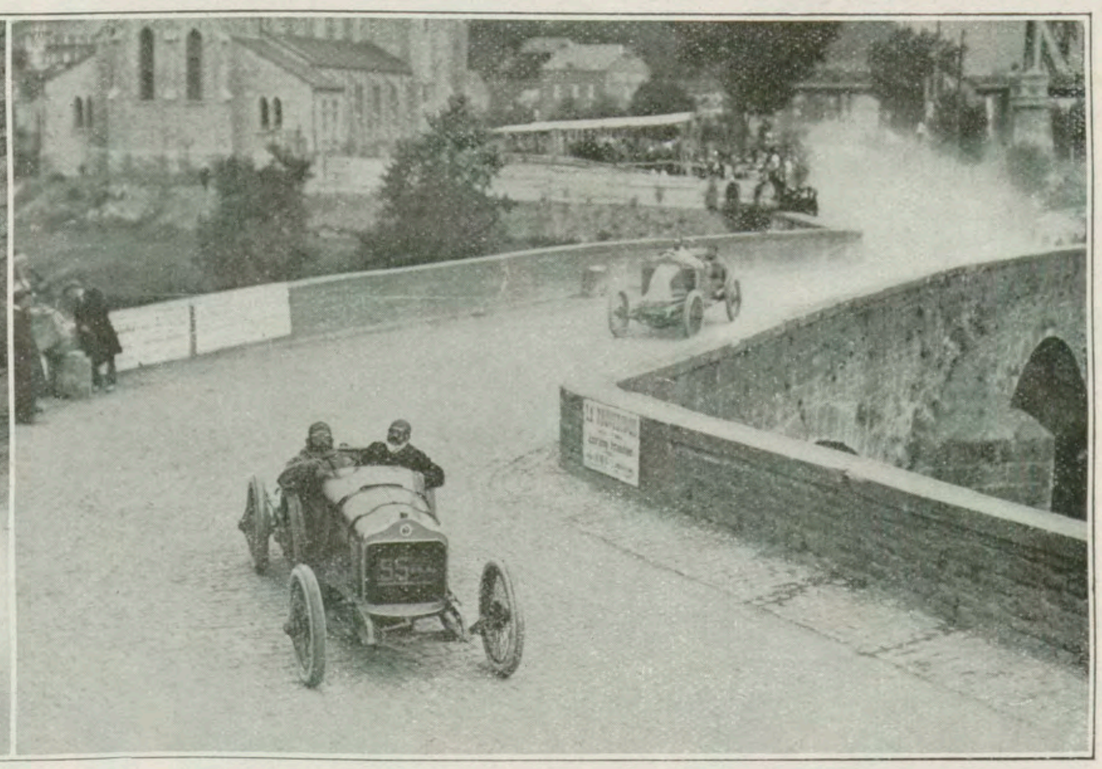
THOMAS EN VITESSE DEVANT LES TRIBUNES

Le second jour, Thomas sur sa Peugeot fit le meilleur temps de la journée, couvrant les 600 kilomètres en 6 h. 50 m. Les marques belges se classèrent avec un retard d'une heure 30 minutes sur lui.



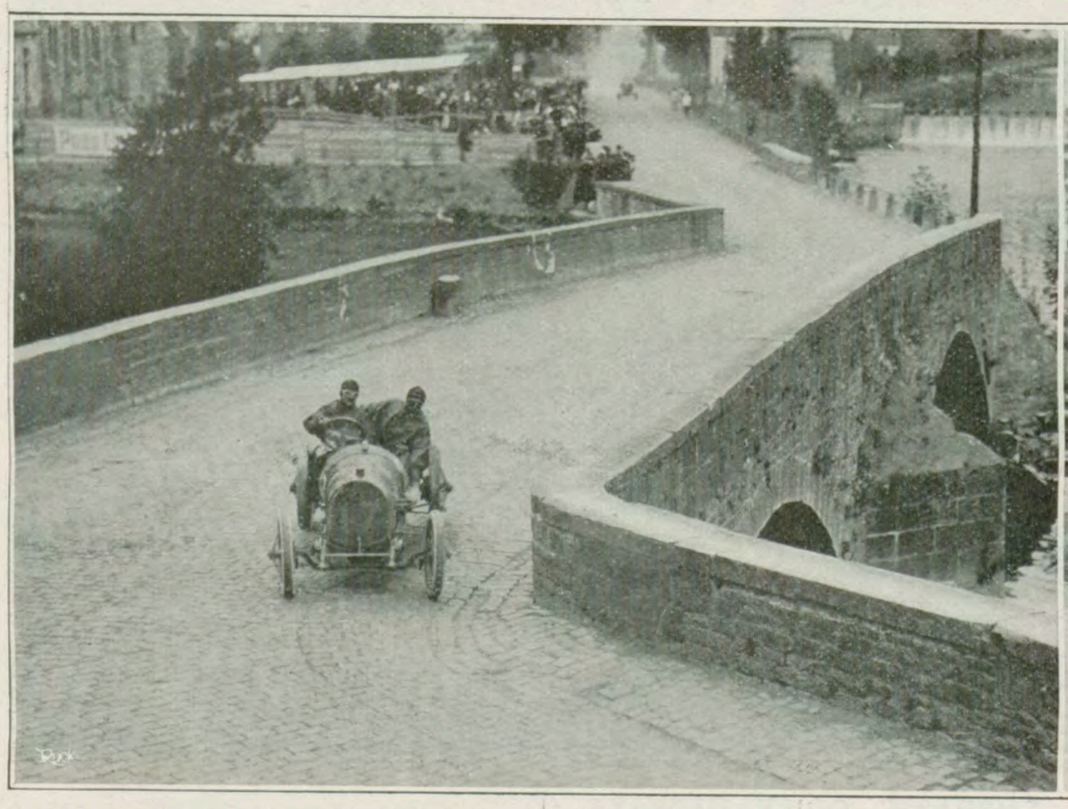
GODEAU PASSE BERGER

Certains concurrents, dont les voitures allaient trop vite, pour le réglement imposé, étaient obligés pour ne pas être pénalisés, de s'arrêter avant les tribunes.



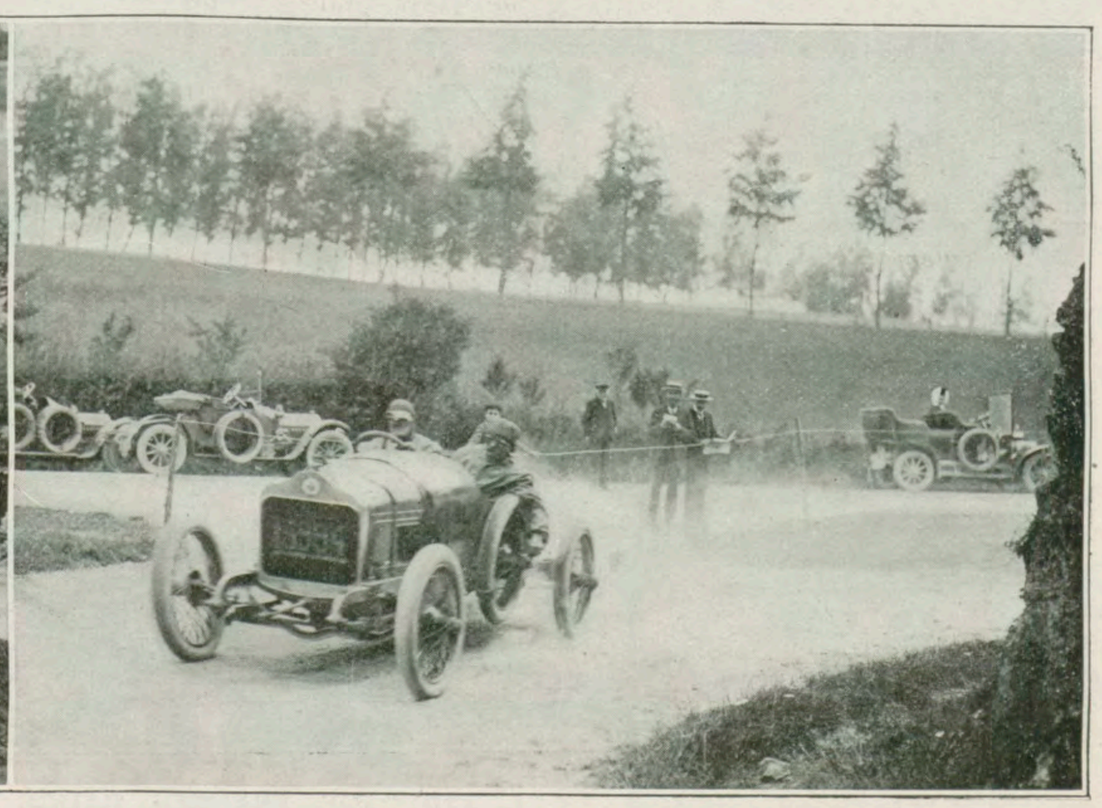
CHAMPOISEAU RATTRAPE RIECKEN

Champoiseau et son camarade d'équipe Croquet ont fait une très jolie course, sur leurs voitures Schneider, suivant exactement leur tableau de marche.



SIMON AU PONT D'ANSEREMME

Simon et ses équipiers Esser et Sauvenière se classèrent 1ers du Grand Prix et 1ers de la Coupe de la Chambre syndicale de l'A. B. (*Voitures Hermès*).



FRANCOTTE EN VITESSE

Francotte (pneus Continental), faisait partie d'une des deux équipes qui se classèrent premières dans le Grand Prix Belge; il couvrit les 12 tours en 24 h. 71 m. 59

SOMMAIRE

Mac Arthur gagne le Marathon aux Jeux Olympiques. . . . . Couverture
Baugé embrasse Odile Defraye. 577
Le Grand Prix de l'Automobile-Club Belge. 578
Une disparition navrante, par ALFRED LEBLANC. 579
L'aviation au Maroc, par JACQUES MORTANE (*Suite*) 579
Une lettre, par G. PRADE. 580
L'aviation il y à 11 ans, par FRANÇOIS PEYREY. 580
La vie d'aviateur de Latham 581
Le Carnet du sportsman. 582
Les Jeux Olympiques 583
Defraye triomphe des Pyrénées et Lapize abandonne. 584-585
Les Jeux Olympiques. 586
Le Piolet, par GEORGES CASELLA. 587
L'Angleterre et les Jeux Olympiques, par GÉO LEFÈVRE. 587
Le Petit Dictionnaire sportif. 588
La responsabilité des Sociétés, par Me J. IMBRECQ (*Suite*) 588
Le Bloc-Notes de la semaine. 589
A propos des essais, par RENÉ RIONDET 590
Avant l'Omnium, par STUART 590
La 10e étape du Tour de France 591
Les courses de la Semaine. 592
Les couleurs de Paris. 592
Le Polo à Ostende. 593
La onzième étape du Tour de France. 594

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr. 50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

DES RÈGLEMENTS

On a donné, quelque part, comme définition du sport : Un exercice athlétique réglementé. *On peut discuter sur cette définition, évidemment très insuffisante, mais qui contient, cependant, un mot important, le mot « réglementé ».*

C'est qu'en effet, une condition indispensable du sport, c'est la réglementation. C'est elle seule qui permet la qualification, le classement, les comparaisons entre athlètes d'époques diverses et de pays variés. Ce qu'il importe donc d'établir, avant toute épreuve, et pour quelque sport que ce soit, c'est un règlement. Et un règlement sérieux, étudié, fixe, invariable s'impose surtout quand il s'agit d'une épreuve internationale, à plus forte raison d'une compétition mondiale comme le sont les Jeux Olympiques.

Malheureusement, il n'en est pas toujours ainsi. Les règlements sont, le plus souvent, établis à la légère par des personnes dotées de plus de bonne volonté que de compétence. Quelques-uns ne supportent pas même l'examen ; d'autres croulent lamentablement à l'usage. D'autres, enfin, ce qui est pis, permettent d'avantager tel ou tel concurrent, suivant les préférences du juge qui les applique. Nous avons eu récemment, dans de grandes épreuves aériennes, des exemples malheureusement frappants à l'appui de cette thèse. La leçon de l'Anjou n'a pas suffi, puisque voilà que pour Saint-Malo, on nous sert un règlement dont l'incohérence l'emporte encore sur tout ce qu'on a vu jusqu'ici.

C'est que la bonne volonté ne suffit pas. Hier encore, en Belgique, n'a-t-on pas vu les conséquences ridicules d'une réglementation mal comprise ; les voitures s'arrêtant à 100 *mètres de la ligne d'arrivée et les conducteurs attendant patiemment, en regardant leur chronomètre, que le moment de terminer leur tour fut arrivé, afin de conserver leur moyenne. En sorte que la victoire devait revenir à celui qui avait non pas le meilleur moteur, mais le chronomètre le plus exact !*

Et à Stockholm, quelle gabegie ! depuis le programme, qui varie à chaque Olympiade, suivant les sports préférés du pays organisateur, jusqu'au concurrent français, éliminé pour un retard de 40 *secondes sur* 5 *heures, alors que le règlement ne prévoit que les retards en minutes ! Et combien d'autres.*

Et tout cela tend à prouver que, s'il est difficile de battre un record, il est peut-être aussi difficile d'établir le réglement d'après lequel il peut être battu.

AVIATION

Une disparition navrante

La mort de Latham met en deuil toute l'aviation.

LATHAM est mort ! Lorsque j'appris cette nouvelle, les larmes me vinrent aux yeux. Le pauvre garçon que j'avais suivi depuis ses débuts, le loyal sportsman dont j'avais admiré en tant de circonstances le noble caractère, le merveilleux oiseau qui, l'un des premiers, montra au monde entier que rien n'était impossible, l'aviateur énergique et adroit était tué, piétiné par un buffle au fond de l'Afrique, après avoir failli si souvent s'écraser à terre au cours de ses vols pleins de hardiesse et invraisemblables de témérité.

LATHAM.

Et toute sa carrière de pilote repassait devant mes yeux. Je me souvenais de sa traversée de la Manche, alors que je secondais Louis Blériot qui réussit là où Latham, par deux fois, subit un échec douloureux. Mais si Blériot passait, par cette prouesse, à la postérité, Latham devenait universellement célèbre, grâce à son courage et à son audace. Puis au premier meeting de Reims, il se couvrait de gloire, glanant la plupart des prix, semblant lancer un défi à la mort en osant le premier s'élever à 155 mètres d'aititude. A Berlin, il volait au-dessus de la ville, ne voulant pas se donner la peine de faire démonter, transporter et remonter son monoplan. Il évoluait au-dessus des faubourgs à la stupéfaction de tous les Allemands qui ne pouvaient se figurer qu'un oiseau artificiel pût oser s'élancer en dehors d'un aérodrome et traverser une ville.

Latham voulait être l'initiateur de toutes les difficultés aériennes. Le vent soufflait à Blackpool, à 60 kilomètres à l'heure. Les drapeaux des pylones étaient presque arrachés, les rares spectateurs tenaient leurs chapeaux, les pilotes étaient soigneusement blottis sous leurs hangars. Soudain, le bruit d'un moteur retentit. Un appareil doit être essayé. On va voir ce qui se passe. C'est Latham qui va partir malgré la tempête. Et il s'élève, fait du surplace dans les airs, vole même à reculons à certains moments. Soudain, après un virage fantastique qui prouve sa maëstria, il se place vent dans le dos et le voilà emporté à 135 kilomètres à l'heure, vitesse inconnue alors. Tant qu'il évolue, il n'y a pas encore trop à craindre, mais que va-t-il faire pour atterrir ? L'émotion est à son comble et Latham vient se poser paisiblement, tranquillement avec cet admirable flegme que certains prenaient pour du mépris et qui était la caractéristique de ce sympathique ami.

Un jour, le marquis de Polignac l'invite à une partie de chasse. Latham s'y rend, mais en aéroplane, et s'envole le soir avec sa part du tableau à bord.

Je ne rappellerai pas ses divers records. Tout le monde se souvient de ses performances : de même qu'il fut le premier à atteindre 155 mètres, il dépassa le premier les 1.000 mètres d'altitude.

Au second meeting de Reims, il fit à nouveau admirer sa maëstria et vola devant M. Fallières qui s'était dérangé pour voir nos aviateurs le jour même où les éléments déchaînés empêchaient toute sortie. Enthousiasmé, le président de la République tint à se faire présenter le héros de la journée pour le féliciter. Très heureux de ces éloges, Latham remercia en homme du monde qu'il était, sans y faire l'allusion qu'on lui prêta. Et ce fut un des regrets de son existence de se voir attribuer une réponse peut-être spirituelle, mais certainement cavalière.

Lors du Circuit de l'Est, au dernier moment, il ne put prendre le départ. Je le regrettai, car cela nous aurait permis de disputer un beau match ensemble. Mais pendant ce temps, il occupa ses loisirs par de splendides voyages qu'il termina même par un atterrissage inédit sur l'hippodrome de Deauville le jour où le Grand Prix s'y disputait. Aux grandes manœuvres, il faisait admirer la sûreté de ses observations et la maëstria de ses vols.

Il venait avec moi prendre part à la Coupe Gordon-Bennett des aéroplanes en Amérique. Un accident stupide l'arrêtait en route. Au lieu de rentrer en France, il partait faire un long voyage au cours duquel, du haut de son aéroplane, il tuait un canard sauvage à la chasse : nouveau record du monde à son actif.

Il rentrait en France et partageait avec moi la grande et sincère joie d'être décoré à la revue du 14 juillet : tous deux nous recevions la croix ! Je ne dirai pas que ce fut le jour le plus doux de notre existence, ce serait banal, mais je puis vous garantir que nous étions réellement heureux de nous retrouver à Longchamp, comme deux frères, pour obtenir cette enviable distinction.

Tel est l'ami que nous avons perdu. Tel est celui qui avait défié les éléments, qui avait été victime de nombreuses chutes et qui n'avait jamais été blessé. Un buffle lui a fait perdre la vie et nous avons tous eu des larmes aux yeux en apprenant cette fin indigne de l'oiseau admirable qu'était Latham.

Cette mort met en deuil toute l'aviation. Grâce à ce pilote expert et audacieux, la foule s'est enthousiasmée au nouveau sport ; les jeunes champions d'aujourd'hui apprirent à ne pas avoir peur et à se lancer dans l'espace sans appréhension ; il fut l'un des ouvriers de la première heure et le pauvre garçon n'est plus là pour assister à la chute des records, aux prouesses admirables dont il est un des plus glorieux artisans.

Que sa famille trouve ici les condoléances respectueusement émues de celui qui fut souvent le rival, mais toujours l'ami du loyal et grand disparu. Latham n'est plus, mais son souvenir passera à la postérité.

ALFRED LEBLANC.

L'aviation au Maroc (1)

Le carnet de route du capitaine Clavenad.

[Nous continuons aujourd'hui la publication sensationnelle du carnet de route du capitaine Clavenad, chef du service de l'aviation militaire au Maroc, que nous avons commencée dans notre dernier numéro. Les incidents qui viennent de se dérouler donnent encore plus d'intérêt à ce récit qui est le résumé de notes hâtives adressées directement par le brillant aviateur à son frère et qui n'étaient pas destinées, dans son esprit, à être reproduites.]

Après mon petit voyage, concluant en somme, je fis partir mon deuxième appareil sur remorque, derrière l'auto. Mais, après un nouvel embourbage dans le sable, qui dura plus d'une heure, nous avions fait 12 kilomètres lorsque l'arbre de transmission de la cardan cassa net. La panne irrémédiable !

Alors, tu nous vois, au milieu de palmiers nains, avec le monstre vert de 5 mètres sur 10, et un tracteur cassé. Ce nouvel équipage avait produit une telle impression sur un petit chameau qui suivait sa mère allant à Casablanca chargée de deux énormes sacs, qu'il se mit à nous suivre au galop ; la mère, affolée, rebroussa chemin, se débarrassa de ses sacs et galopa après sa progéniture, à la grande joie de nous tous, mais, au désespoir du sokrar (conducteur) qui ne pouvait pas la rejoindre. Alors, bons princes, nous avons arrêté, et la mère et l'enfant regagnèrent leur convoi.

Mais la panne dont je te parlais arrêta net notre hilarité quelques mètres plus loin. J'étais avec Van den Vaero ; nous fûmes obligés de regagner Casablanca à pied, et vite, pour arriver avant la fermeture des bureaux de l'Etat-Major et du Génie, à

(1) Voir le n° 722.

qui nous voulions demander du secours. Le soir, on accrocha à un train de rails deux trucs; sur l'un d'eux, on poussa et hissa l'appareil qui, plus haut encore, avait l'air d'une maison, et je l'amenai à Fedula, à 25 kilomètres de Casablanca, où je le remisai sous un hangar à wagons, à la garde de deux mécaniciens; il était tellement anormal, ce colis moderne, qu'on eut toutes les peines du monde à le faire passer sous les fils télégraphiques que la voie coupe trois ou quatre fois. Au retour, je repris l'autre truc, sur lequel des Marocains réquisitionnés avaient laissé l'auto.

Après trois jours de papiers et de démarches, j'obtins une des auto-mitrailleuses, et je m'en fus chercher mon appareil, qui arriva à Rabat le soir même, en excellent état; une heure après, nous aurions pu voler dessus; je n'en croyais pas mes yeux, je t'avoue, car il y avait eu de telles secousses, de telles pentes latérales que je crus plusieurs fois que je le trouverais en miettes.

Nous avions semé cette fois la terreur, car au monstre vert dont je te parlais, était attelée une voiture sans chevaux dont l'échappement libre s'entendait à 2 kilomètres. Du volume et du bruit, c'était complet.

Le lendemain, je ramenais sur l'auto, Trétarre, le convoyeur et Do-Hu, qui préparait notre aérodrome de Rabat depuis quatre jours, et nous arrivions pour déjeuner à Casablanca, prêts à partir.

Nous comptions sur l'arrivée d'un ouvrier de la maison Blériot qu'on nous avait dit d'attendre avant de recommencer nos vols, et le bateau n'avait rien amené du tout; comme le prochain courrier de France ne devait arriver que le 20, je fis réparer nos appareils d'après les indications du colonel inspecteur permanent de l'Aéronautique, et tout était prêt le 8 au soir.

Le 9, je fis, à l'aube, un petit vol d'essai, mais mon moteur n'allait pas bien, et surtout il y avait en l'air un vent debout d'une cinquantaine de kilomètres, qui réduisait ma vitesse d'autant et ne m'aurait pas permis d'arriver à Rabat avec le peu d'essence que j'avais, sinon je partais ce jour-là pour Rabat.

Le colonel du Génie m'autorisa à tenter l'expérience le lendemain, afin de voir si les différents postes, qu'il prévenait par télégramme, me voyaient passer et pouvaient prévenir les postes suivants; ceci, pour pouvoir arrêter à mon retour le meilleur système pour assurer notre sécurité en cas de panne.

Dans mon vol du matin, j'avais eu une impression très curieuse; il faisait, à partir de 100 mètres, une chaleur inexplicable à cette heure matinale (5 heures et demie) et surtout surprenante parce que le vent dont je te parlais, très régulier d'ailleurs, et qui commençait justement à 200 mètres, venait du nord. Jamais je n'avais senti un vent du Nord chaud; alors, les marchandes d'éventails du Midi allaient être obligées de changer leur cri familier!

Autre chose : j'avais entendu le matin, avant le jour, un grand mouvement de troupes dans le camp, puis une musique jouant *Sambre-et-Meuse* et qui s'éloignait; enfin, j'étais sur la route de l'aérodrome lorsque j'entendis comme un bruit de mine qui saute. Une fois en l'air, je fis le tour de la ville, et, à 500 mètres de haut, mes regards furent attirés par de la poussière sur une route; je vis une colonne qui rentrait à Casablanca, mais j'avais le soleil dans les yeux et je ne distinguais par les uniformes. Je n'y comprenais rien; serait-il vrai cette fois qu'on avait attaqué Casablanca à l'aube! Renseignements pris, j'appris, en atterrissant, que l'on venait de fusiller un Joyeux qui, après avoir tiré son caporal au sort avec d'autres de son espèce, l'avait tué d'un coup de fusil. On avait fait l'exécution dans un petit fort situé à 1.500 mètres des murs de la ville, qu'on appelle le fort Ihler, en souvenir du capitaine de cavalerie tué en 1908.

Comme je suis naturellement poétique (!), j'ai pensé que la belle âme de l'assassin fusillé avait arrêté, en s'élevant au ciel, juste au moment où je passais, mon rapide appareil; mais heureusement que je ne suis pas superstitieux, sinon j'aurais défailli en songeant au terrible danger que je venais de courir. Mais, les bons fétiches sont là; j'ai bien laissé mon petit écureuil, qui m'avait guidé à Mourmelon, à Vincennes, à Etampes, à Pau, à Tarbes, au Mans, et pendant tout le Circuit européen, mais quelques jolies femmes ont eu la gentillesse de m'envoyer de gentilles médailles qui me gardent du mauvais sort.

Et tu vas voir si j'en avais besoin : le lendemain 10 mai, à 4 h. 1/2 (ce n'est pas drôle, tu vois la vie d'aviateur, même au Maroc) j'allais en vélo à l'aérodrome, lorsque je vis un homme étendu sur la route, en travers; à côté de lui, un bourriquot immobile barrait le seul passage libre; je fus obligé de descendre et je me faisais la réflexion que ces Marocains sont tout de même des êtres bizarres de dormir ainsi sur les routes, lorsqu'ayant dépassé l'obstacle qui me tournait le dos et dont je ne voyais que les pieds immobiles sortant du burnous crasseux, je vis deux grands yeux blancs fixes et démesurément ouverts qui me regardaient, d'autant plus impressionnants que la face était très foncée, presque noire; c'était un tout jeune homme, d'une quinzaine d'années, qui avait dû mourir subitement. Sur la route, en sens inverse, arrivait un autre indigène, j'attendis, et je le vis qui soulevait la tête, qui retomba inerte. Alors je remontai sur mon vélo et je m'en fus à l'aérodrome. Tout de même cette rencontre macabre m'avait impressionné et j'en connais beaucoup qui ne seraient pas partis.

[On voit d'après ces documents que l'article paru dans le *Matin*, où le capitaine Clavenad attaquait la force d'inertie et l'indolence hostile des bureaux qui refusent catégoriquement d'obéir aux ordres supérieurs, n'était pas le fait d'un révolté, mais d'un patriote qui aime son pays et qui, sacrifiant son intérêt personnel à celui de tous, redoute que le formalisme bureaucratique suffise à enlever à la France toute sa puissance.]

(A suivre.)

JACQUES MORTANE.

Une Lettre

M. Esnault-Pelterie se plaint.

MONSIEUR Robert Esnault-Pelterie, président de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques vient d'adresser, au nom de cette chambre, une lettre fort intéressante aux pouvoirs sportifs de l'aviation,

Il y demande en substance deux choses.

D'abord qu'aucun programme de courses d'aéroplanes ne soit autorisé sans avoir reçu l'agrément de la Chambre Syndicale.

En second lieu qu'aucune course ne puisse se disputer sans avoir été annoncée au moins six mois à l'avance.

M. ESNAULT-PELTERIE.

L'histoire du Circuit d'Anjou est encore trop présente à la mémoire de tous pour qu'on l'ait oubliée. Et c'est bien certainement de ce jour fatal qu'est née cette lutte.

Disons de suite qu'elle est à la fois profondément juste et un peu excessive.

Profondément juste en ce sens qu'elle soumet la fête à l'approbation de ceux qui en feront vraisemblablement les frais, un peu excessive en ce sens qu'elle ne nuance pas et qu'elle met toutes les épreuves sur le même pied.

Elle a surtout le tort immense de tout ramener aux fabricants.

Or, M. Esnault-Pelterie ne m'en voudra pas de le lui dire, la plus grosse faute qui ait été faite dans le sport aéronautique est d'avoir conçu des courses de fabricants. La faute fut d'ailleurs imitée de celle dans laquelle l'industrie automobile ensevelit le sport. Mais en matière automobile il était difficile de l'éviter. Il n'y avait pas de prix et par conséquent le seul bénéfice de la victoire était un bénéfice moral et commercial dont seule profitait l'usine. Il n'en est pas de même en aviation. La preuve en est que le vainqueur du Circuit d'Anjou, Garros, bien qu'il ait été réglementairement engagé par Blériot, courait pour son compte. Quand il voulut partir, malgré le mauvais temps, il le décida seul, et il gagna.

Or, disons les choses crûment. Vouloir que les organisateurs soumettent encore leurs programmes, et six mois à l'avance, à la Chambre Syndicale, c'est vouloir supprimer les courses tout simplement. Notez que je ne plaide pas pour mon saint. Toutes les fois que j'eus à organiser des grandes épreuves d'aviation, c'est six mois, souvent un an même à l'avance que j'ai toujours essayé de « sortir » le programme. Il n'en reste pas moins vrai qu'appliquée à la lettre, cette demande est irréalisable.

Je trouve, en revanche, que les deux demandes de M. Robert Esnault-Pelterie sont justes toutes les fois qu'un programme spécifie une construction nouvelle. Là, en effet, le constructeur a le droit de demander que l'on prenne son avis sur ce qu'on l'oblige à construire, et un délai de six mois pour le construire bien.

Je crois qu'en précisant les données de sa lettre, et en réduisant ses demandes à ces deux points précis, M. Esnault-Pelterie aura rendu un signalé service. Sinon, il risque fort, et tout simplement, de lancer en France la construction étrangère.

GEORGES PRADE.

Les débuts de l'aviation

Les premiers essais firent rire.

DANS une chronique récente, j'ai parlé des débuts de l'aviette, au parc des Princes. Ces débuts ont égayé, sans plus, la plupart des spectateurs.

Evidemment, un vol, même bref, obtenu par la seule force musculaire de l'avietteur, se conçoit difficilement à l'époque où nous sommes, surtout lorsque l'on considère la puissance considérable des moteurs d'aéroplanes. Je ne tomberai donc pas dans un ridicule optimisme, mais ni dans un pessimisme outrancier. Sachons sagement attendre.

Aussi bien, ai-je précisément souvenance du premier concours de modèles réduits d'aéroplanes, disputé dans le même vélodrome. Elle date déjà, cette manifestation — 13, 14 novembre 1901 — qui provoqua dans le public une joie non dissimulée, voire de gros rires incrédules.

La première journée, météorologiquement parlant, fut désagréable au possible. Du ciel fluait, avec toute la mélancolie de novembre, une pluie froide qui n'empêcha cependant pas les cerfs-volants d'ouvrir le concours. Ils s'élancèrent dans une atmosphère couleur de rouille, d'où tombaient des torrents d'eau. Ces jouets nous rappelant notre enfance, étaient l'un cubique, à ailettes, l'autre pentagonal. Celui-ci affectait la forme d'une étoile; celui-là rappelait une tête de clown. D'aucuns se prolongeaient de queues immenses; beaucoup méprisaient le moindre appendice, mais tous tourbillonnaient, se contusionnaient en proie à la rafale.

Les cerfs-volants devaient tenir trente minutes l'atmosphère au bout d'une ficelle de 200 mètres. Un seul remplit cette condition. Les autres retombèrent bientôt, et l'un d'eux, mannequin de toile blanche représentant un monsieur coiffé d'un chapeau haut de forme, refusa de se livrer à un divertissement qui n'était sans doute plus de son âge.

Le programme parlait d'épreuves d'appareils « non montés ». Je les revois, ces appareils non montés. Leurs propriétaires ou inventeurs les extirpèrent délicatement de boîtes minuscules. C'étaient de petits oiseaux mécaniques, en carton, doucement teintés de couleurs tendres. Sous leur petite croupe, une clef remontait un mécanisme, car ils avaient de gentils petits mécanismes dans le ventre.

Tout d'abord, les scientifiques oiseleurs donnèrent sur leurs oiseaux les nécessaires explications, puis les abandonnèrent dans le vide avec une belle confiance, semblait-il. Mais, probablement, ces minuscules volateurs étaient restés oubliés trop longtemps au fond des boîtes où s'ankylosèrent leurs muscles délicats. Leur essor ne fut qu'éphémère. Après avoir battu l'air, pendant quelques secondes, de leurs ailes mignonnes, ils tombèrent sur le sol, le sol fatal, expirèrent en frissonnant d'épouvante. Pauvres petits oiseaux!

Soudain l'on entendit des cris poussés par les agents du service d'ordre : « Ecartez-vous à droite et à gauche! il y a du danger! » Or, il s'agissait simplement d'un nouvel automate mais qui, s'envolant avec une relative énergie, se dirigea nettement vers le nez d'un spectateur, et atteignit victorieusement le but de son voyage. Il y avait du danger, en effet. L'inventeur se précipita; le monsieur, délivré, hocha silencieusement la tête, boutonna ses gants, et, prenant une résolution dictée par une expérience approfondie des hommes et des choses, s'achemina vers la sortie.

Le soleil voulut bien sourire un tantinet à la seconde et dernière journée de ce concours singulier. L'on vit encore voleter çà et là, éphémère et maladive, la grâce des oiseaux mécaniques, en attendant l'essor annoncé d'un véritable aéroplane, simple planeur d'ailleurs. M. Demouveaux devait, en effet, s'élancer du haut des tribunes. Réflexion faite, le sommet d'un virage fut son point de départ, beaucoup moins élevé et beaucoup plus prudent. M. Demouveaux s'abandonna donc aux lois de la pesanteur qui l'attirèrent rapidement vers le sol. Après avoir constaté l'état satisfaisant de ses jambes, l'aviateur (?) déclara que ses expériences ne se continueraient pas plus avant.

D'autre part, M. Villard avait installé sur la pelouse un hélicoptère du poids de 500 kilogrammes, mais n'essaya même point de l'arracher de son support. Il argua que le gouvernement lui avait formellement interdit toute expérience.

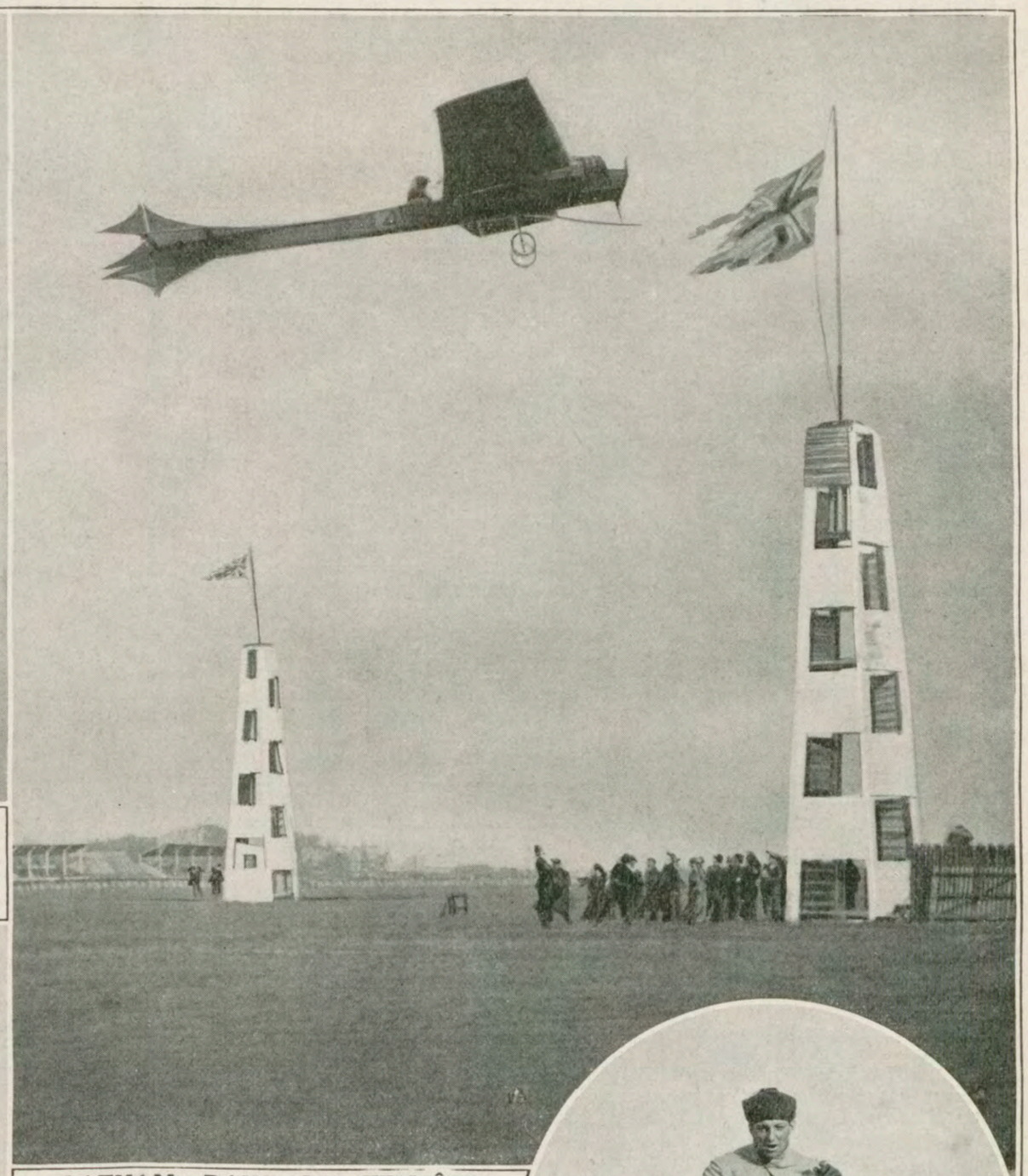
On lui rit au nez, eh bien! on avait tort, ainsi que Santos-Dumont le prouva, à Bagatelle, cinq ans plus tard. Et voilà pourquoi je ne ris plus maintenant d'une expérience blanche. L'aviette ne demandera peut-être pas cinq ans pour nous plonger dans une nouvelle et admirative stupeur.

FRANÇOIS PEYREY.

LA VIE D'AVIATEUR DE LATHAM

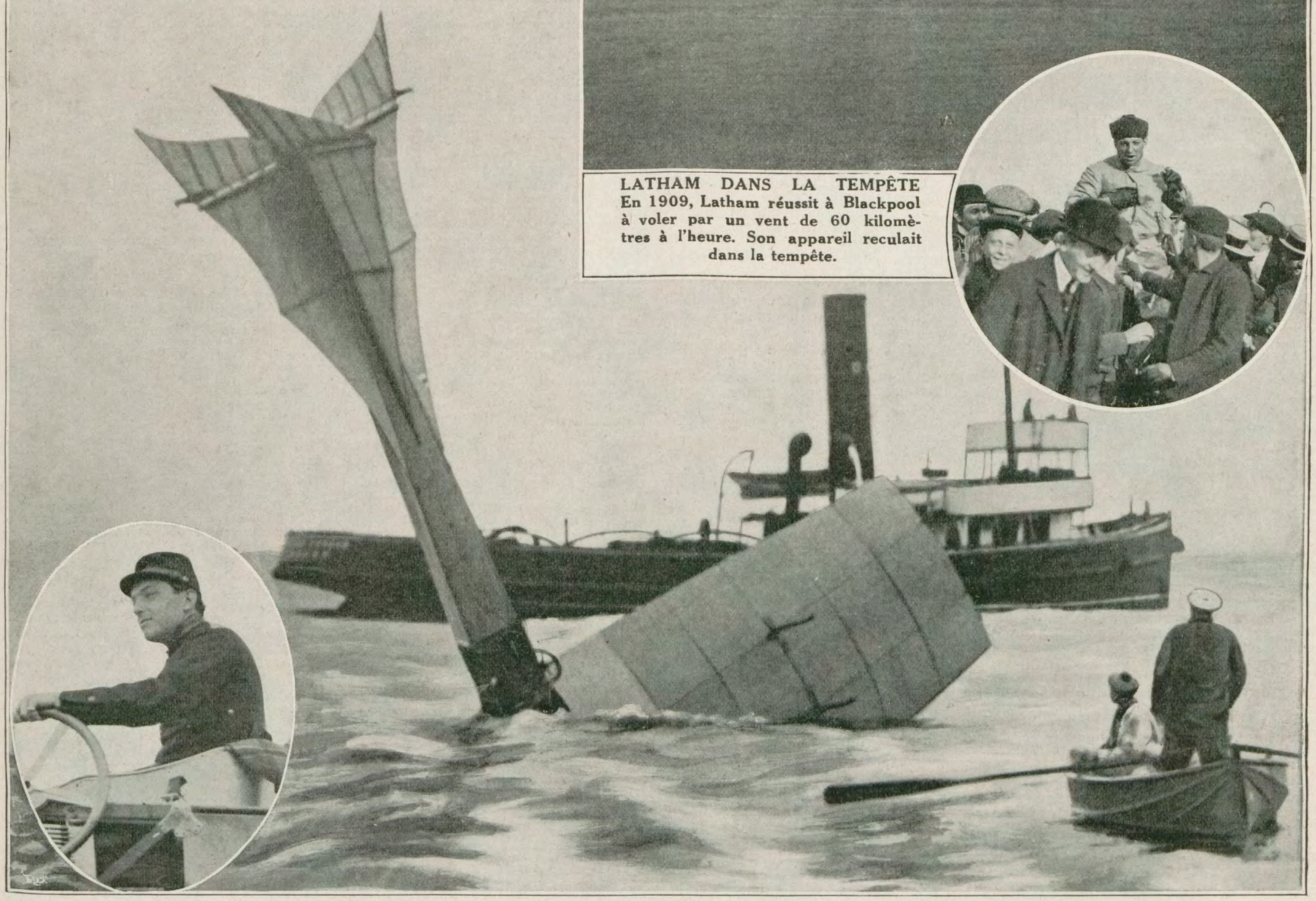
LATHAM, CHASSEUR AÉRIEN

L'un des plus beaux exploits dont se glorifiait Latham était sa chasse en aéroplane à Los-Angeles où, du haut de son monoplan, il avait tué un canard sauvage.



LATHAM DANS LA TEMPÊTE

En 1909, Latham réussit à Blackpool à voler par un vent de 60 kilomètres à l'heure. Son appareil reculait dans la tempête.



L'APPAREIL DE LATHAM TOMBE DANS LA MANCHE

Par deux fois, le pauvre Latham tenta la traversée de la Manche sans avoir le bonheur de réussir. La première fois, il tombait à l'eau après avoir parcouru 18 kilomètres (19 juillet 1909). Entre temps, Blériot réussissait (25 juillet), mais Latham persévérait et faisait une nouvelle chute quelques jours plus tard à un mille de la côte. A gauche, le sapeur Latham aux manœuvres ; à droite, la foule le porte en triomphe à son arrivée à Issy-les-Moulineaux la veille du circuit de l'Est auquel il ne put prendre part, son moteur se refusant à marcher.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 28 JUILLET. — Cyclisme. — Parc des Princes : arrivée du Tour de France (dernière étape, Le Havre-Paris).

DIMANCHE 28 JUILLET. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Eugène Adam, Omnium de deux ans).

DIMANCHE 28 JUILLET. — Aviron. — Championnat de Belgique.

MARDI 30 JUILLET. — Hippisme. — Courses à Chantilly.

MERCREDI 31 JUILLET. — Automobile — Fin du concours militaire de poids lourds.

SAMEDI 3 AOUT. — Hippisme. — Deauville (Prix de la reine Mathilde).

Ce qu'il ne faut pas dire.

Nos lecteurs lisent avec un intérêt croissant les lettres constituant le carnet de route au Maroc du capitaine Clavenad, lettres que nous a communiquées son frère. Ils sont également au courant du vibrant réquisitoire qu'il a publié contre les bureaux dans le *Matin*. Résultat : 45 jours d'arrêts de rigueur et renvoi dans son corps, dans l'Est. Les bureaux sont bien vengés et ils pourront continuer leur besogne de destruction des services de la Guerre.

Il est inadmissible cependant que ces subordonnés, qui ne s'occupent de l'aviation que dans l'espoir de toucher l'indemnité accordée aux pilotes, s'obstinent à transgresser les ordres du ministre de la Guerre, M. Millerand, et de l'inspecteur permanent de l'aéronautique, le colonel Hirschauer, hommes éminents qui ordonnent, mais ne sont pas obéis.

Lorsqu'on songe à la force d'inertie, à la négligence des bureaucrates et à la gabegie qui règne dans leurs bureaux, lorsqu'on se rend compte de ce qui pourrait être fait et de ce qui ne l'est pas par suite des retards inexplicables, la peur vous prend. « Il ne manquait pas un bouton de guêtre en 1870 ! » Aujourd'hui, l'optimisme est le même, et qu'arriverait-il s'il y avait la guerre ?

L'indolence des bureaux est en train de tuer l'aviation militaire comme elle a coûté la vie à certains pilotes, tel le lieutenant Lantheaume. Remercions donc le capitaine Clavenad de son patriotisme et de son courage. Espérons qu'il a dessillé les yeux de certains et que son acte sera suivi de réformes urgentes et indispensables. Un remaniement s'impose : nous le devrons sans aucun doute à M. Millerand et au colonel Hirschauer.

Pourquoi le Conté ?

De nombreux lecteurs nous ont demandé d'où venait l'origine du nom « Conté » donné à notre brillant dirigeable, détenteur du record du monde de l'altitude,

Ce nom est celui de l'ingénieur illustre, l'un des fondateurs du Conservatoire des Arts et Métiers qui accompagna Napoléon Ier dans l'expédition d'Egypte et rendit à nos armées des services signalés. L'inventeur des crayons — car c'était lui — fut nommé par le Directoire, commandant des établissements aérostatiques de Meudon et c'est ainsi que nous possédons aujourd'hui un aéronat s'appelant le *Conté*.

La roue libre.

Dans chaque course cycliste sur route, on voit depuis quelque temps, des hommes sans valeur, faire belle figure à côté des champions et les mettre parfois en échec. Les arrivées s'effectuent très souvent en peloton compact, alors que, jadis, il était bien rare que les lauréats n'arrivent avec quelque espace entre eux. A quoi tient cet état de choses qui fausse fréquemment les résultats, sinon à la roue libre, qui permet aux coureurs de fournir le dixième d'effort de celui qu'ils produisaient jadis? Seul, l'homme de tête pousse et aspire, pompe en quelque sorte les suivants qui actionnent leurs pédales dix mètres environ tous les 50 mètres.

Ne serait-il pas indispensable que la roue libre fût prohibée ? Si les organisateurs ont le courage de la défendre, je crois que le sport cycliste y gagnera et que les courses seront plus disputées qu'elles ne le sont à l'heure actuelle.

Une épreuve peu émouvante.

Le Grand Prix de Belgique n'a pas présenté un très vif intérêt. Les concurrents avaient cependant de la qualité, mais le règlement les empêchait de la faire valoir. Il était basé sur le principe du classement à la régularité. Les moyennes imposées étaient trop faibles, il en résulta une procession d'une monotonie stupéfiante et beaucoup d'équipes finissant dead-heat le premier jour, les vainqueurs auraient été si nombreux qu'il aurait été impossible de les féliciter individuellement. La première journée prouva une seule chose, c'est que les concurrents fort rares, qui étaient pénalisés n'étaient pas ceux qui possédaient une valeur inférieure, mais seulement ceux qui n'avaient pas de chronomètres à leur disposition.

Fort heureusement, pour les spectateurs, le second jour, les Lion-Peugeot ne pouvant se faire à cette épreuve de lenteur régulière firent de la vitesse et arrivèrent à donner le résultat suivant: : les deux marques victorieuses avaient un retard de plus de 1 h. 30 sur Thomas qui couvrit le 600 kilomètres en 6 h. 50. Gageons que ceux qui se dérangeaient pour cette épreuve durent le regretter.

Le mécontentement des Athlètes Français.

Les Français aiment les voyages. Ils forment la jeunesse. C'est peut-être pour cette raison que nous étions représentés aux Jeux Olympiques par 20 athlètes et 7 officiels. Vous avez bien lu ? 7 officiels, c'est-à-dire un pour deux 3/4 environ. Cette fraction pouvant provoquer des discussions entre les représentants de la France, ceux-ci préférèrent ne pas s'occuper des hommes dont ils avaient la charge. Ce d'était d'ailleurs pas pour envoyer des dépêches aux journaux parisiens, car les Français furent plutôt mal renseignés. Mais il s'agissait de plastronner, de se faire voir, Et certain des officiels reçut de deux athlètes mécontents, quelques coups de poing qui indiquaient que nous aurions peut-être mieux brillé en boxe. L'un des pontifcs, le plus ardent et le plus moustachu, voulait à toute force faire crier : « Vive le Roi !!! » par les Français en passant devant la tribune officielle. L'autre ne songeait qu'aux banquets du soir. Celui-ci ne réussissait qu'à adresser des reproches véhéments à nos coureurs, celui-là des félicitations hors de propos. « Qu'y a-t-il comme excursions dans le pays ? » hurlait un autre, tandis que son acolyte cherchait à distinguer la différence entre une course de 1.500 m. et le saut en hauteur. Un seul travailla : Evelyn, ce n'était pas un Français !

Et voilà ce que nous avons eu pour les 100.000 fr. votés par la Chambre.

Comment j'ai été battu par Kohlemainen.

Tel est le titre d'un article que Jean Bouin, notre prodigieux coureur pédestre, a adressé au *Petit Provençal* à la suite de son échec aux Jeux Olympiques, échec doré, puisqu'au cours de l'épreuve notre champion, on le sait, a abaissé de 28 secondes, un record du monde qu'il avait déjà battu la veille de 5 secondes. Nous donnons des extraits de cette intéressante confession :

Le coup de pistolet retentit. Le premier tour est mené par un Américain ; il va falloir compter sur la solidarité des sportsmen des Etats-Unis. Je suis en cinquième position.

Au deuxième tour, je commence à vouloir prendre la deuxième position : Scott et Berna se déploient en éventail ; je m'incline et attends la ligne droite. Pendant ce léger temps, Kolehmainen prend la tête et mène à 1 m. 8 s. le tour, c'est-à-dire les 380 m. 50.

Après un petit tassage bien gentil, je réussis à attraper sa foulée. Le Finlandais augmente son allure, et au quatrième tour, les Américains et l'Anglais Hutson sont lâchés.

Au sixième tour, étant très bien en souffle, je démarre et m'assure trois ou quatre mètres. Jusqu'au onzième tour, je mène la ronde sans réussir à « décramponner » le « démon finlandais », et pourtant les chronomètres accusent 1 m. 7 s. et même 1 m 6 s. Les Américains et l'Anglais sont à 200 mètres. Scott abandonne, après avoir fait la course pour entraîner Bonhag.

A 500 mètres du poteau, Kolehmainen me porte une attaque étant tous les deux à 20 mètres du virage. Je réponds dans l'espoir de « le faire voyager » ; mais rien à faire, il reprend la deuxième place.

La cloche sonne. J'active et pendant 350 mètres j'emballe avec un avantage de 3 mètres à la ligne droite. Pendant les 20 derniers mètres, je n'en peux plus : il paraît que nous ne marchions pas à 15 à l'heure dans les 10 derniers mètres.

J'attends le résultat annoncé par le juge : « Je suis battu d'une poitrine ».

On emporte le Finlandais au vestiaire, pendant que, navré, le cœur gros en pensant à tous les amis qui m'ont soutenu de leurs affectueux encouragements, je me renseigne sur le temps : 14 m. 36 s. 3/5 ! Ces chiffres me paraissent impossibles.

Je reste détenteur du record du monde des 3 milles anglais, car je suis passé en tête à toutes les distances, à partir de 2.500 mètres. Mon temps est pour 4.827 mètres de 14 m. 7 s., et l'ancien record de Shrubb de 14 m. 17 s. 3/5. J'ai fait tout mon possible pour gagner et j'ai couru avec toute ma tête. Je crois cependant avoir manqué quelque peu de sang-froid à la fin. Etant plus sprinter que Kolehmainen, j'aurais dû le laisser mener de bout en bout et attendre les derniers mètres pour faire mon effort. C'est l'avis du grand champion Sheppard, qui m'a déclaré que, sous cette réserve, j'avais très bien couru. Mais, c'est fait...

Oui, c'est fait, hélas ! et jamais Bouin ne mérita mieux une victoire, mais c'est là une défaite dont il peut s'enorgueillir, car il a prouvé qu'il était le plus admirable athlète qu'on puisse imaginer... avec Kolehmainen qui, cependant, eut la course plus facile.

Présence d'esprit américaine.

Les athlètes américains ne sont pas seulement d'admirables sportsmen, ils sont également doués d'une rouerie déconcertante. C'est ainsi que dans la finale du saut en hauteur, ils étaient quatre, opposés à un seul Allemand, sauteur de grande valeur, susceptible de les battre. Que faire ? La décision fut vite prise. Ils apprirent des expressions allemandes et des injures teutones, dans le genre de celles-ci :

« Grand imbécile, jamais tu ne sauteras si haut. — Attention, tu vas toucher la barre. — Peut-on être plus inélégant ? — C'est ça, les Allemands ? Ils ne savent pas sauter. » Et massés auprès de la ligne, dès que l'Allemand prenait son élan, ses quatre adversaires entonnaient ce chœur. Au début, le pauvre garçon n'y fit pas attention, mais peu à peu il s'énerva, cafouilla, ne fut plus lui-même et... fut battu de deux centimètres. Aussitôt après, les Américains vinrent à lui et, sportivement, quoique un peu tard, lui déclarèrent : « Vous battrez le record du monde quand vous le voudrez ! »

Les tireurs protestent.

Nous avons reçu la lettre suivante que nous nous faisons un plaisir de publier :

Mon cher Joker,

Il a été remarqué, avec regret, dans le monde des tireurs, que dans tous les comptes rendus des fêtes de Stockholm on a fort peu parlé du tir, et, cependant, grâce à notre camarade Paul Colas, des *Carabiniers de Paris*, nous avons remporté deux premières places dans les concours individuels : l'une à l'arme de guerre à 600 mètres, l'autre à l'arme libre à 300 mètres.

Ce sont, avec celle du tennis, les trois seules médailles d'or que la France rapportées des Jeux Olympiques.

Il eut été intéressant au gros public de connaître ce magnifique résultat et d'apprendre surtout que notre vieux fusil Lebel avec sa cartouche à balle D s'était placé devant les armes et les munitions perfectionnées des Anglais et surtout des Américains jusqu'ici imbattables.

En effet, chez nous, les appareils de visée hausse et guidon n'ont pas de déplacement latéral et le déplacement en hauteur de la hausse ne peut se faire que par échelons ; tandis que nos adversaires ont une hausse réglable au moyen de vis ; aussi bien dans le sens de la hauteur ; sans compter que la hausse américaine est pourvue, à sa base, d'un trou faisant l'office d'œilleton ; appareil de visée qui n'est pas toléré dans les matches internationaux à l'arme libre ! — A tort selon nous.

Les cartouches qui nous ont été fournies par le ministère de la Guerre ont été prélevées sur des lots de mobilisation ; tandis que chez nos concurrents où la fabrication des armes et munitions est libre, on confectionne spécialement pour les concours sérieux des munitions dont tous les éléments : douille, poudre, balle, ont été soigneusement choisis, essayés, pesés, calibrés afin d'arriver au maximum de précision.

Malgré ce formidable handicap, notre camarade Colas, après être arrivé premier *ex-æquo* avec un Américain, avec 95 points sur 100 possibles, les deux suivants étant encore des Américains, obtenait enfin la place de premier dans un barrage qui nous laissera le souvenir d'un des plus beaux spectacles sportifs que l'on puisse voir.

Le résultat à l'arme libre est encore plus significatif.

Dans le concours individuel, Colas se plaçait premier devant le Danois Madsen, ancien champion du monde avec un total de 986 points.

Le lendemain, dans le concours d'équipe, il confirmait ce résultat en faisant 1.004 points ; établissant ainsi le record du monde pour le tir de match en plein air.

Il me semble que ce sont là des succès que l'on doit faire connaître ; car si le tir est un sport qui n'a pas grand attrait pour le public, spectateur non éduqué, il n'est pas besoin d'insister sur son utilité. Sa pratique exige des qualités spéciales et un entraînement aussi sévère que celui demandé par les autres sports. Je ne pouvais mieux m'adresser qu'à votre estimable journal.

LÉON LÉCUYER,
Président du Cercle des Carabiniers de Paris, capitaine des équipes aux armes de précision pour les Jeux Olympiques 1908-1912.

Nous sommes heureux d'avoir reçu cette lettre qui empêche une injustice et fait rendre à César ce qui appartient à César. Nos succès n'ont pas été si nombreux aux Jeux Olympiques pour que nous en oubliions.

Nouvelle à la main.

Entendu, l'autre jour, à Issy-les-Moulineaux au départ de Garros, Audemars et Barrier pour Châteaudun :

— Est-ce que mes cordes à piano sont bien tendues ? demande Garros à ses mécaniciens.

— Tu vois bien, dit une spectatrice à son mari, que c'est vrai ce qu'on raconte : Garros est un virtuose du piano !

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 15 AU 22 JUILLET 1912

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 17 JUILLET. — La Motte-Breuil. — Le dirigeable *Clément-Bayard III* parti à 8 h. 23 du soir du parc de La Motte-Breuil va au Havre, croise devant Honfleur, Le Havre, Etretat, Dieppe et revient à son point de départ, ayant couvert plus de 700 kilomètres en 16 h. 27 m.

SAMEDI 20 JUILLET. — Compiègne. — Legagneux, bat les records de vitesse avec un passager couvrant :

10 kilomètres en 4 m. 24 s. 4/5.
50 kilomètres en 22 m. 14 s.
100 kilomètres en 44 m. 36 s. 3/5
150 kilomètres en 1 h. 07 m. 10 s.

SAMEDI 20 JUILLET. — Mourmelon. — Concours de l'aéro-cible : Le lieutenant Varcin, met 10 projectiles sur 15 dans la cible, puis Gaubert avec le lieutenant Scott comme tireur met 11 sur 15.

CYCLISME

MARDI 16 JUILLET. — Bagnères de Luchon. — L'étape Perpignan-Luchon, du Tour de France est gagnée par Defraye en 10 h. 24 m. 57 s. 2/5. devant Christophe et Buysse.

JEUDI 18 JUILLET. — Vélodrome Buffalo. — *Prix National* (course ce demi-fond en 3 manches) ; 1. Sérès, 2. Lavalade, 3. Darragon.

JEUDI 18 JUILLET. — Bayonne-Luchon-Bayonne, la dixième étape du Tour de France, est gagnée par Mottia en 14 h, 19 m. 15 s. 2/5 ; 2. Christophe à 3 longueurs ; 3. Defraye.

SAMEDI 20 JUILLET. — La Rochelle — Jean Alavoine remporte en 13 h. 14 m. l'étape Bayonne. La Rochelle (379 kil.).

ATHLÉTISME

DIMANCHE 21 JUILLET. — Natation. — La traversée de Paris (amateurs) est gagnée par Bonzon, devant Mlle Curé.

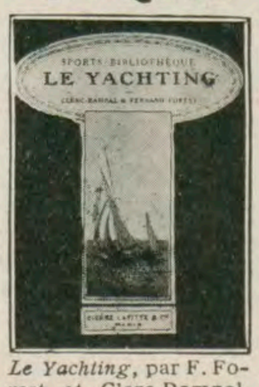
HIPPISME

JEUDI 18 JUILLET. — Maisons-Laffitte. — *Prix Kasbah* (800 mètres. 5.000 francs) : 1. Gamine VII, à M. L. Wood (Mac Gee) ; 2. La Ribaude ; 3. Vade Mecum II. — P. M. : gag., 40 fr. ; pl., 22 fr. 50, 49 fr. 50, 204 fr. — *Prix Moulins La Marche* (2.000 mètres, 10 000 francs) : 1. Kildare II au baron Ed. de Rothschild ; 2. La Chananéenne ; 3. Talo Biribil. — P. M. : gag , 58 fr. 50 ; pl., 32 fr., 31 fr. 50.

DIMANCHE 21 JUILLET. — Auteuil. — *Prix Aguado* (haies, 2.800 mètres, 15.000 francs) : 1. Myrtil à M. J. Hennessy (G. Parfrement) ; 2. Humbug ; 3. Duc de Dantzig. — P M. : gag , 103 fr. ; pl., 35 fr. 50, 27 fr. 27. — *Prix de France* (steeple, Gentlemen-riders 4.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Or du Rhin III à M. Descazeaux (M. A. de Fournas) ; 2. Sultan VII ; 3. Primat. — P. M. : gag., 54 fr. 50 ; pl , 19 fr., 24 fr. 50, 31 fr.

L'abondance des matières nous oblige à reporter à la semaine prochaine la suite de notre intéressant feuilleton : LA VIE D'UN CHAMPION DU RING, par *Jim Jeffries*.

CE QU'IL FAUT LIRE



Le Yachting, par F. Forest et Clerc-Rampal, collection Sports-bibliothèque, le volume, 6 fr.

L'Aile, grand roman d'aviation, par Jean Richepin, le volume, 3 fr. 50.

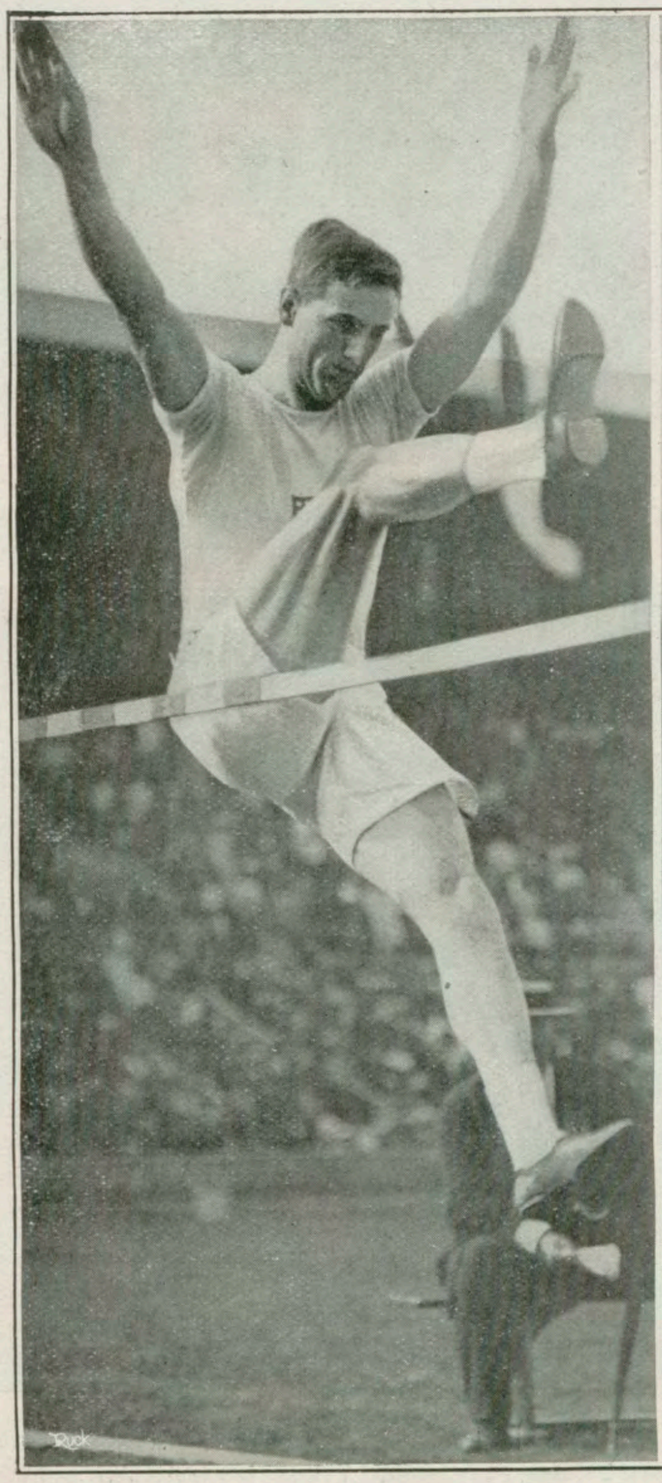
Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LES JEUX OLYMPIQUES

Anderson Chisholm Wendel

UNE DEMI-FINALE DU 110 MÈTRES HAIES

La quatrième demi-finale du 110 mètres haies fut gagnée par l'Américain Wendel, devant l'Américain Chisholm. L'Anglais Anderson était en tête, lorsqu'il tombait avant l'arrivée. La finale revenait à Kelly (Américain) devant Wendel en 15 s. 1/5.



PLATT ADAMS (AMÉRICAIN)

L'Américain Platt Adams franchit 1 m. 60 dans le concours en hauteur sans élan, qu'il remporta, devant le Grec Tsiclitiras.

GUTTERSEN (AMÉRICAIN)

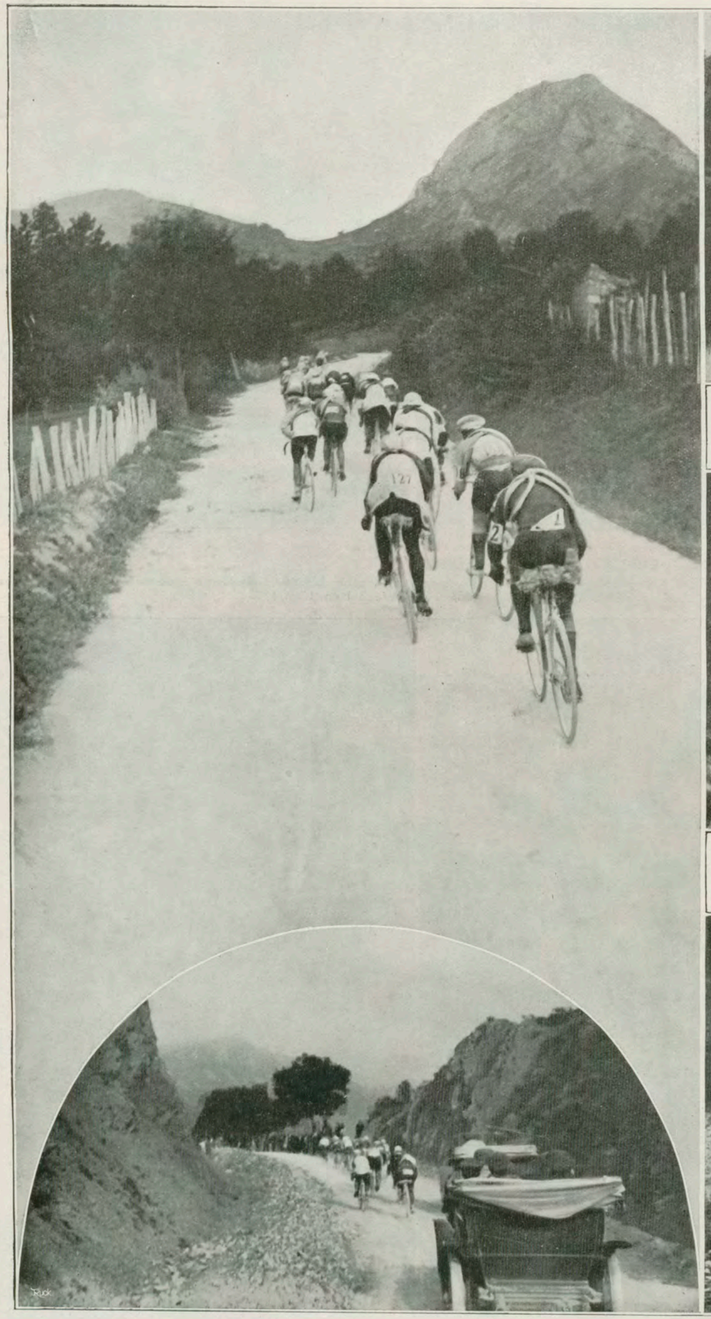
L'Américain Guttersen remporte le concours de saut en longueur avec élan, en franchissant 7 m. 60 devant le Canadien Bricker (7 m. 21).

LE VAINQUEUR DU 1.500 MÈTRES

Le vainqueur du 1.500 mètres, l'Anglais Jackson, qui termina en 3 m. 56 s. 4/5 tombait après avoir franchi la ligne, tant avait été grand l'effort fourni.

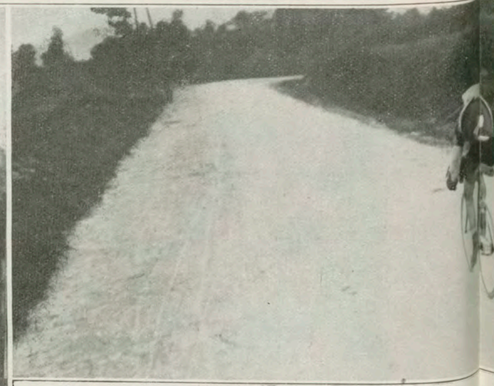
DEFRAYE TRIOMPHE DES PYRÉNÉES ET LAPIZE ABANDONNE

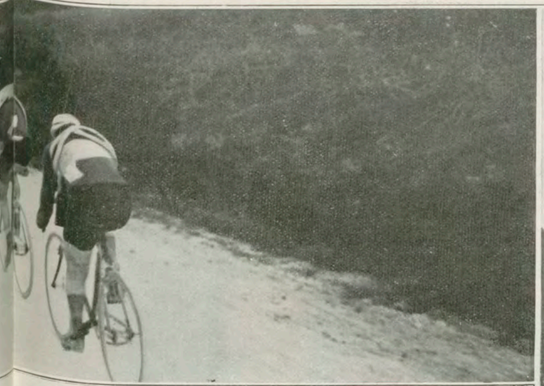
Photographies de notre envoyé spécial.



LE SECOND PELOTON DANS LE COL DU PORTET (1.074 MÈTRES)

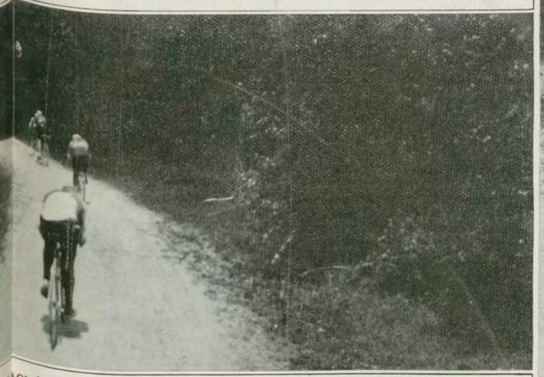
Les excellents routiers Buysse et Christophe avaient réussi à lâcher leurs camarades dès le début de la neuvième étape (Perpignan-Luchon). Ils précédaient de cinq minutes le second peloton, composé de trente coureurs environ, au bas du col du Portet. — En bas, le sommet du col du Portet à 52 kilomètres de l'arrivée.





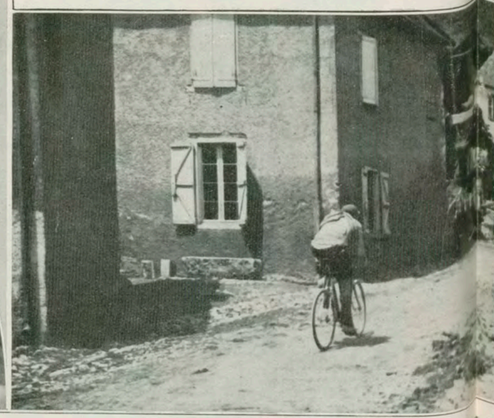
CHRISTOPHE ET BUYSSE DANS LE COL D'ELTEIL (695 MÈTRES)

Courageusement, Christophe et Buysse s'étaient détachés du peloton de tête, grâce à la rencontre d'une charrette portant quatre énormes sapins qui présentaient un obstacle en apparence infranchissable. Tous deux passèrent par dessous et partirent à toutes pédales.



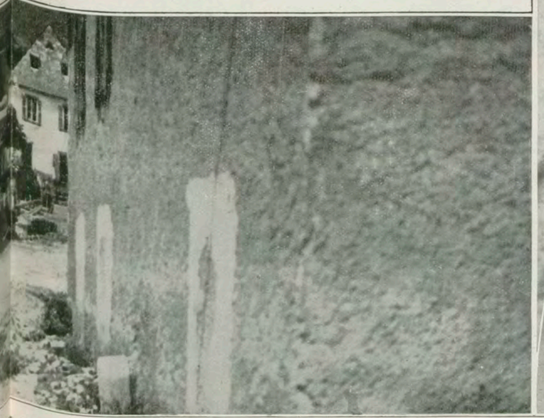
LAPIZE EST LÂCHÉ PAR GARRIGOU

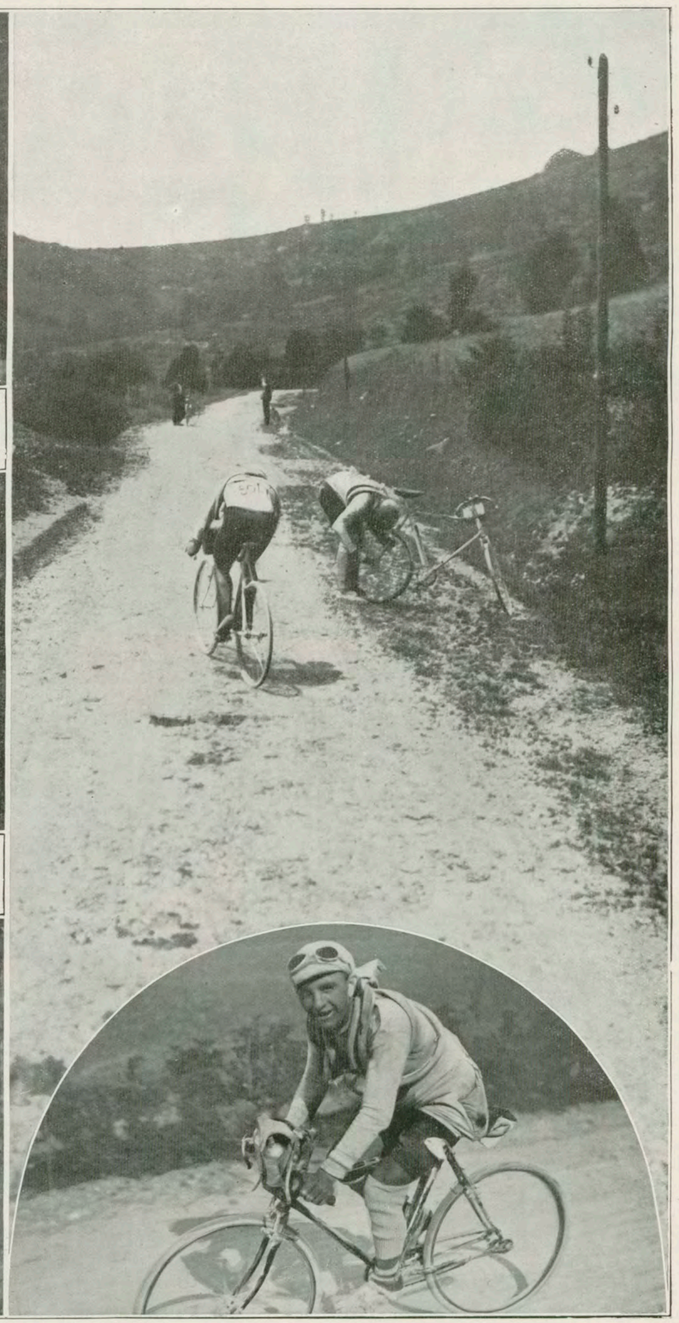
Le fait saillant de la neuvième étape fut l'abandon de Lapize qui, alors qu'il était second du classement général, et bien placé pour finir parmi les hommes de tête, dans Perpignan-Luchon, s'arrêta après Saint-Girons.



L. HEUSGHEM TRAVERSE LE VILLAGE DE PORIET D'ASPET

Après l'étape Perpignan-Luchon, le classement a été revisé. La première place restait à Defraye avec 30 points, devant Christophe (48 points), Garrigou (58 points), Buysse (101 points), Devroye (105 points), Heusghem (107 points), etc. Le Tour de France de 1912 a mis en évidence des hommes nouveaux et c'est avec plaisir que nous enregistrons le succès des révélations qui termineront demain, au Parc des Princes, la formidable randonnée. Louis Heusghem a gagné la 12e étape avec 31 mètres d'avance.





GARRIGOU MONTE LE COL DU PORTET

A Foix, Christophe et Buysse avaient 20 minutes d'avance sur le peloton, mais, fatigués, ils étaient rejoints à 40 kilomètres de l'arrivée. Notre cliché représente Garrigou montant le col du Portet, tandis que L. Heusghem change de roue. — En bas, Hanlet, longtemps premier de la catégorie des isolés. Un accident le fit abandonner dans la 12e étape.

LES JEUX OLYMPIQUES

LA COURSE DE RELAIS DE 1.600 MÈTRES

L'Allemagne se fait battre par l'Amérique dans la course de 1.600 mètres avec relais de 400 mètres. Sur notre cliché, l'Américain Meredith est relayé par Reidpath, tandis que l'Allemand Braun attend son compatriote pour partir. A gauche, le Finlandais Kolehmainen qui a battu Bouin d'une poitrine dans les 5.000 mètres.

MAC ARTHUR, VAINQUEUR DU MARATHON

Mac Arthur (Sud-Africain), vainqueur du Marathon (40 kilomètres) en 2 h. 36 m. 56 s. s'effondre, après avoir passé le poteau qu'il franchit avec 200 mètres d'avance sur le second, son compatriote Gysham. Le Portugais Lazaro, tombé au 20e kilomètre, mourut le lendemain, des suites de ses efforts

L'ARRIVÉE DU 400 MÈTRES

L'Américain Reidpath remporte la victoire dans le 400 mètres, en 48 s. 1/5, devant l'Allemand Braun, et les Américains Lindberg, Haff et Meredith. Braun était battu d'un mètre après une très belle course, où il se montra l'égal des meilleurs coureurs américains.

ALPINISME

Le Piolet [1]

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

(Suite).

Le piolet Brouzet s'emmanchait par le bas du manche, lequel allait en grossissant de telle sorte qu'il s'adaptait hermétiquement à l'engin et que la moindre traction, au lieu d'ébranler la tête du piolet, l'affermissait au contraire. Malheureusement, cet habile calcul diminuait la résistance de la base du manche et le piolet Brouzet paraît avoir été abandonné (fig. 15). On retrouvera la forme en biseau de la panne dans les piolets chamoniards de la même époque (fig. 16).

Longtemps, le bois du piolet fut très long, dernier triomphe de l'antique alpenstock. On peut s'en rendre compte en examinant le type de piolet que deux alpinistes éminents, MM. Fiorio et Ratti, recommandaient en 1889 (2). C'est l'œuvre du forgeron Carrel, de la vallée d'Aoste, lequel eut, parmi les grimpeurs italiens, son heure de célébrité. La tête apparaît massive encore et le manche interminable (fig. 17). MM. Fiorio et Ratti conseillaient en outre, comme aux âges héroïques, l'emploi de la hachette à glace (fig. 18). Je ne crois pas qu'aucun montagnard s'en serve aujourd'hui. Elle pesait 600 grammes, et ce poids ajouté à celui du sac devenait un inconvénient dans les endroits faciles et devait être trop faible pour permettre de tailler la glace vive.

Le type de piolet qui semble être définitif n'a été établi que récemment. Les piolets de Louis Carrel (fig. 19) et de J.-A. Carrel (fig. 20) n'en étaient pas éloignés. L'alpiniste Pilkington, dont le modèle devait être adopté par les Anglais, ne l'avait pas non plus arrêté du premier coup (fig. 21).

Les piolets modernes présentent encore quelques différences et l'alpiniste pourra discuter les raisons de son choix. S'il est grand et habitué à porter des charges, s'il est chasseur, par exemple, il prendra un piolet lourd et de manche long.

Un piolet lourd pèse de 1.500 à 1.800 grammes. Les glacieristes préconisent son emploi, car plus le piolet est lourd, plus la taille des marches se fait aisément, le poids du fer apportant une aide précieuse à l'effort musculaire. Il a pourtant le désavantage d'être encombrant et, malgré les conseils unanimes des manuels, je considère qu'un touriste d'une force moyenne, s'il va sans guide, devra se contenter d'un piolet de 1.200 à 1.500 grammes au grand maximum, s'il veut éviter la fatigue prématurée des avant-bras, l'engourdissement des poignets et l'ankylose des biceps. Il existe d'excellents piolets de 700 grammes à 1 kilogramme, mais ils sont destinés aux touristes accompagnés de guides et qui laissent à leurs compagnons le soin de tailler la glace.

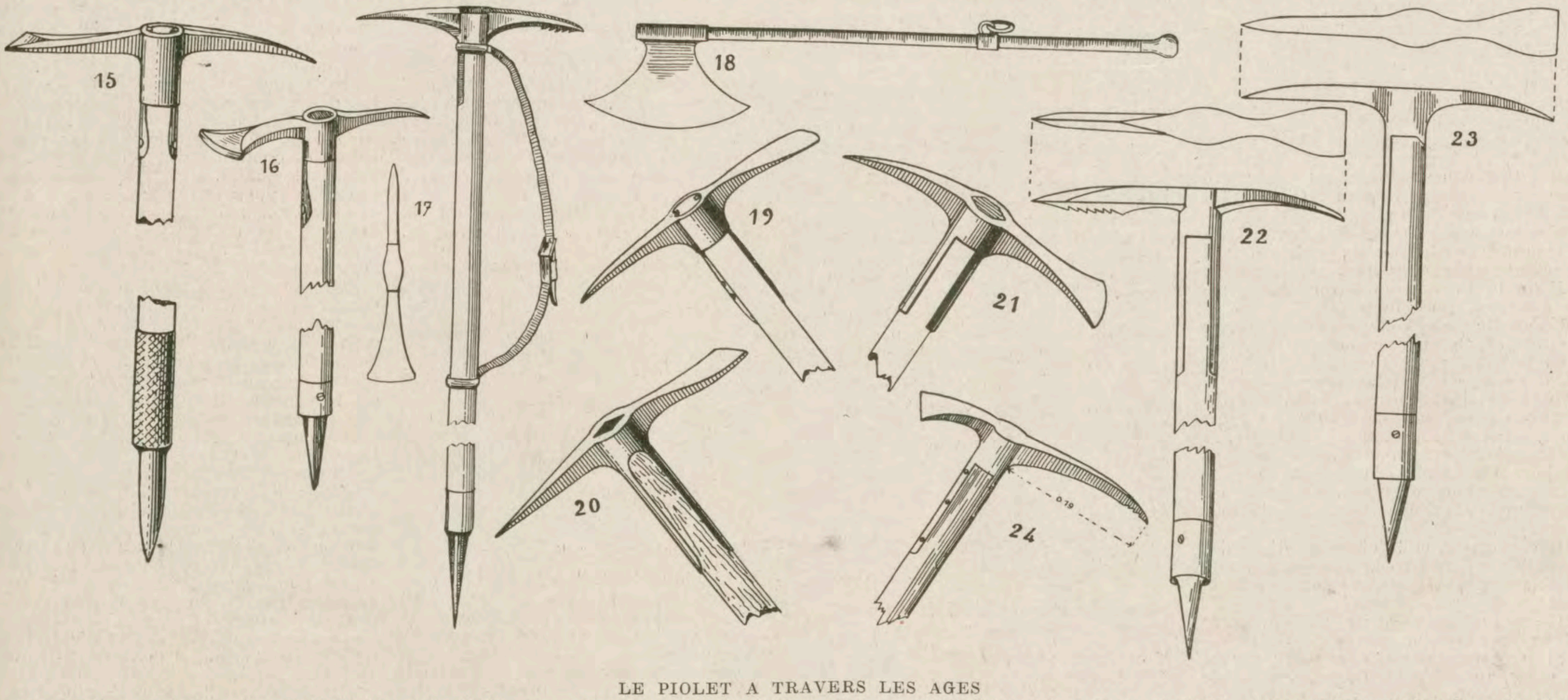
Le plus long piolet ne doit pas dépasser 1 m. 20, et la hauteur normale oscille, le plus souvent, entre 1 m. 10 et 1 m. 15. Il y a des manches en acacia et en frêne, et le frêne paraît avoir désormais prévalu. Le bois doit être dur, sec, sans nœuds, taillé en « droit fil » (comme diraient les couturières); il doit être lisse et non verni. Le seul moyen de le traiter est de le frotter quelquefois au papier de verre et de l'enduire d'huile d'olive pendant qu'on n'utilise pas le piolet. L'huile resserre les filaments du bois, le rend imperméable et double sa résistance. La forme du manche actuel est légèrement ovale.

La tête du piolet se fait en fer aciéré et non en acier trempé qui risque de se briser au premier choc. On s'est beaucoup préoccupé de la matière à employer pour la tête du piolet. En France, la Section de Tarentaise du Club alpin fit fabriquer par un serrurier de Moutiers un piolet forgé avec de vieilles limes (3). L'acier fut jugé trop fragile. M. Duhamel recommanda d'utiliser les aciers fondus au bois plutôt qu'à la houille (4).

Enfin, M. Fontaine dit que les qualités recommandables de l'acier pour piolet sont celles d'un métal nerveux. Seuls, le tranchant de la panne et l'extrémité de la pointe doivent être trempés (5). Juger de la valeur d'un fer de piolet n'est pas de la compétence des alpinistes. Tout au plus peuvent-ils en éprouver la solidité après l'avoir laissé choir dans un couloir rocheux, mais cette expérience, souvent involontaire, se fait toujours au préjudice du manche. Le mieux est de se fier aux bonnes marques : Grindelwald (fig. 22), Pilkington (fig. 23), Zweilütschinen, Chamonix, etc. Lorsqu'un fer porte la marque Joerg, Simond, Dethleffsen, Andermatten ou Bhend, on peut l'employer sans crainte d'y trouver une paille fâcheuse ou de le voir éclater contre de la glace noire. On remarquera que la *tête* est plate au centre et légèrement courbe aux extrémités de la pointe et de la panne. Cette courbe est calculée de manière à faciliter la taille des marches sans contraindre l'alpiniste à renverser le piolet. La courbure permet encore de *retenir* sur les pentes de neige, mais si cette courbure était exagérée, elle présenterait un inconvénient pour la taille :

Dans les piolets Pilkington (fig. 23) et Zweilutschinen la tête est forgée sans angle, la *panne* et la *pointe* s'unissent à la douille par une cambrure du fer qui en augmente la résistance. Dans les piolets dits Grindelwald (bien que les guides de l'Oberland ne se servent pas de ce modèle), la pointe est comme taillée en biseau, ce qui semble la rendre plus aiguë; elle est, en outre, marquée de dents sur la face intérieure et près de l'extrémité. La panne, dans tous les piolets modernes, se fait assez large et d'une forme évasée; c'est la partie la plus courbée de la tête; elle est, en général, moins longue que la pointe. Celle-ci, dans les derniers modèles de piolet (fig. 24) tend à s'allonger encore, elle a environ, de la douille à son extrémité 0 m. 19.

GEORGES CASELLA.



LE PIOLET A TRAVERS LES AGES

5. Piolet Brouzet (1876). — 16. Piolet de Chamonix (1876). — 17. Piolet Carrel (Vallée d'Aoste, 1889). — 18. Hachette à glace (Fiorio et Ratti). — 19. Piolet Louis Carrel. — 20. Piolet de J.-A. Carrel. — 21. Un piolet de Pilkington. — 22. Piolet du type Grindelwald. — 23. Piolet du type Pilkington. — 24. Piolet du guide moderne, d'après l'alpiniste É. Fontaine.

(1) Voir les numéros 721 et 722.
(2) Fioro et Ratti. *I Pericoli dell Alpinismo. Bull.* C. A. I. XXII, 1889.
(3) *Manuel du C. A. F.*, p. 363.
(4) Spiro, p. 87.
(5) Fontaine, *Echo des Alpes*, 1909, p. 267.

ATHLÉTISME

Les Jeux olympiques

Après les échecs des Anglais

Je ne reviendrai pas sur les résultats proprement dits des Jeux Olympiques.

Par contre le 1609 mètres (1 mille) par relais de 402 mètres vaut qu'on s'arrête un instant sur les très belles performances de notre équipe qui, victorieuse de la Suède et de la Hongrie dans l'éliminatoire, réussit à battre très nettement l'Angleterre dans la finale. L'Amérique seule battit donc nos représentants, Lelong, Schurrer, Failliot et Poulenard dont le temps total fut de 3 m. 20 s. 4/5, soit une moyenne de 50 s., pour chaque fraction de 400 mètres. Avoir quatre hommes pouvant faire ce temps, n'est-ce pas la meilleure preuve que l'athlète français vaut n'importe quel autre athlète, fut-il Américain ?

L'Angleterre a certainement été encore plus affectée que nous par son échec quasi-complet.

J'ai eu la curiosité — on se console comme on peut — de lire tout ce qu'ont écrit les grands journaux sportifs ou non, des principaux centres anglais.

La note est la même partout : la consternation, la colère contre les dirigeants, le désir de la revanche.

W. Beach Thomas, l'ancien président de l'Oxford University Athletic-Club n'y va pas par des voies détournées. Il intitule son étude : *Le Scandale des Jeux Olympiques*. Et son leit-motiv peut se résumer ainsi : le team anglais ne s'était pas entraîné pour vaincre ; il ne courut pas pour vaincre ; il ne fut pas organisé pour vaincre.

L'Anglerre ignora trop les Jeux Olympiques dans les six mois qui les précèdèrent. Le public et les coureurs ne s'en préoccupèrent pas, parce qu'une grave faute des dirigeants fut de ne pas leur en parler assez.

Que faut-il faire pour éviter de présenter, en 1916, un team anglais, mal équipé, mal préparé, mal inspiré et sans ressort ? il faut le préparer tout de suite, choisir des sujets, choisir des entraîneurs qui soient d'anciens grands champions. La méthode américaine a été, cette fois, une révélation. Il n'y a pas de honte à l'imiter, puisqu'elle a, elle-même, pour mère, l'ancienne méthode anglaise. Les perfectionnements particuliers doivent entrer dans le domaine public. C'est la loi du progrès.

Et notons enfin que le grand romancier Conan Doyle a lui-même, dans l'émoi général, pris la parole.

« Pourquoi ne pas présenter, en 1916, un team de l'Empire britannique, et non un simple team anglais. Les Américains nous ont envoyé des peaux-rouges, des nègres, des sauvages de toutes catégories. Nous, bien que tous nos sujets fussent blancs, nous les avons présentés sous des étiquettes diverses. Nous devons former un team uni, dans lesquels Sud-Africains, Australiens, Canadiens, combattront avec les enfants de la mère-patrie, pour un seul drapeau. Quand nous aurons des nageurs Ceylans ou Malais, des coureurs Indiens, des lutteurs des antipodes, nous aurons fait une union admirable, et d'une considérable importance politique, en montrant toute l'unité de notre immense empire: un seul team pour un seul drapeau. »

GÉO LEFÈVRE.

AVIS A NOS LECTEURS

Nous rappelons à nos lecteurs et abonnés que nous sommes toujours acquéreurs du n° 618 de la Vie au Grand Air, *au prix de soixante-quinze centimes.*

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Mon moteur vaporise ! Que faire ?

On dit qu'un moteur *vaporise* quand l'eau de circulation se met à bouillir, et, par suite, disparaît en vapeurs.

Le moteur qui *chauffe*, au contraire, est celui où la température des cylindres devient exagérée, au point de compromettre la régularité de ses fonctions.

Les deux défauts sont donc absolument différents, et il importe de les distinguer, et, autant que faire se peut, d'en distinguer les causes.

Le moteur qui chauffe est un moteur qui est insuffisamment refroidi, étant donnée la chaleur qu'il doit évacuer.

Cette quantité de chaleur peut d'ailleurs être augmentée du fait de phénomènes divers provenant du fonctionnement même.

Les causes les plus fréquentes sont les suivantes :

Graissage insuffisant amenant un grippage partiel;

Graissage trop abondant avec une mauvaise huile qui charbonne;

Mélange carburé trop riche;

Mélange carburé trop pauvre;

Avance à l'allumage insuffisante;

Compression exagérée.

Ces causes augmentent la chaleur produite.

D'autres causes diminuent l'intensité du refroidissement, ce sont :

L'entartrage des cylindres;

Une mauvaise forme des tuyauteries amenant la production de poches de vapeur autour des cylindres;

Enfin, l'insuffisance des surfaces de refroidissement du cylindre.

Une seule de ces causes est suffisante pour faire chauffer le moteur. Le conducteur aura une action très nette à ce point de vue, et tel moteur qui chauffe entre les mains d'un novice fonctionnera dans de très bonnes conditions s'il est mené par un conducteur expérimenté.

Un moteur qui chauffe ne produit pas toujours l'évaporation rapide de l'eau de refroidissement : en d'autres termes, un moteur qui *chauffe* ne *vaporise* pas toujours.

Par exemple, si la chambre d'eau des cylindres est entartrée, le moteur chauffe justement parce que l'eau de refroidissement reste froide.

Un moteur qui *vaporise* le fait par suite d'une des causes suivantes :

Si le moteur chauffe pour une cause de la première catégorie (augmentation de la quantité de chaleur à évacuer), et si la circulation et le refroidissement de l'eau n'ont pas été calculés largement, le moteur *vaporisera*.

Mais la vaporisation se produit souvent sans que le moteur en fonctionne plus mal : courroie du ventilateur cassée, manque d'eau dans le radiateur, température ambiante trop élevée. Il ne s'ensuit alors pour le chauffeur que l'ennui de compléter le contenu de son réservoir d'eau à des intervalles assez rapprochés.

Pratiquement, avec une voiture bien construite et bien conduite, on peut résumer les conseils relatifs aux moteurs qui chauffent ou vaporisent par ces deux préceptes :

Si le moteur chauffe, nettoyez les chambres d'eau des cylindres;

Si le moteur vaporise, surveillez la pompe et le ventilateur.

UN TOURISTE.

Comment expliquer ce phénomène ?

M. Lemarquat, dans l'avant-dernier numéro de la *Vie au Grand Air* demandait pourquoi, à la suite d'un coup de frein, les roues arrière d'une automobile tournaient quelques fois en sens inverse l'une de l'autre.

La cause de ce phénomène, qui semble bizarre et même anormal à première vue, réside dans le fonctionnement du différentiel. L'effet signalé par notre abonné ne se produit que quand on fait usage du frein sur la transmission, entre lequel et les roues se trouve intercalé le différentiel.

L'effet de ce frein est donc de tendre à immobiliser la grande couronne d'angle et, par suite la boîte du différentiel dont elle est solidaire. Si l'adhérence au sol de chacune des deux roues était rigoureusement la même, l'essieu arrière serait immobilisé et les deux roues patineraient. Mais les deux roues du même essieu d'une voiture n'adhérent *jamais* également au sol.

On va s'en rendre compte aisément.

L'adhérence (ou résistance ou glissement) de la roue sur le sol est égale à

$$p\,f$$

où p représente le poids de la roue et de la partie de la voiture qu'elle supporte, et f un nombre, appelé coefficient de frottement, qui est variable suivant la nature et l'état des surfaces en contact.

Le poids supporté par chacune des deux roues du même essieu n'est pas le même : on s'en rendra aisément compte en mettant sur la bascule successivement les quatre roues de la voiture.

Le poids serait-il le même, il suffirait que la voiture s'inclinât pour que la roue la plus élevée se trouvât allégée au détriment de l'autre.

D'autre part, le coefficient de frottement f varie sous l'influence de causes multiples. Il sera plus grand si le pneu est peu gonflé, si le sol est sec... Enfin, si la voiture est munie d'antidérapants, l'état d'usure des rivets a une influence considérable sur la valeur de f.

La différence entre les deux roues sera encore plus sensible si comme on le fait encore trop souvent, une seule d'entre elles est munie d'un antidérapant : sur sol sec un pneu lisse adhérera davantage qu'un pneu ferré. Le contraire a lieu sur sol mouillé quand les rivets peuvent mordre dans le gravier.

En définitive, une des deux roues (la roue droite, par exemple) adhérera au sol plus fortement que la roue gauche.

Imaginons qu'un coup de frein énergique immobilise la boîte du différentiel.

La roue droite va continuer à tourner, sous l'action du sol qui agit sur elle comme une crémaillère sur une roue dentée...

L'axe des satellites étant immobile, la somme algébrique des vitesses angulaires des deux roues sera nulle. Il faudra donc que la roue gauche tourne en sens inverse du mouvement d'avancement et à une vitesse égale.

Inutile d'insister sur l'effet déplorable que produit une telle manœuvre sur les pneus, surtout sur le pneu de la roue qui *détourne !...*

H. PETIT.

Un roi du volant doit-il être un roi de l'air ?

Christiaens, qui a fait une si belle course dans le Circuit de Dieppe sur sa voiture Excelsior, puisqu'il a fini sixième et non pas septième comme on l'a dit, est un des plus anciens aviateurs. Il nous a envoyé son opinion au sujet de l'enquête que nous avons publiée dans notre dernier numéro :

Les sensations que procurent l'aviation et l'automobile diffèrent totalement : l'automobile, seule, donne l'impression si agréable de la vitesse; c'est pourquoi j'en fais mon sport favori.

Il n'y a aucun lien commun entre l'aéroplane et l'automobile. Ces deux sports présentent leurs dangers respectifs; il y a cependant une plus grande part d'imprévu dans la navigation aérienne.

Un bon aviateur peut être un bon automobiliste, et réciproquement, mais on ne peut être très brillant que dans l'un ou l'autre de ces deux sports.

J. CHRISTIAENS.

Henry Fournier, le vainqueur de Paris-Berlin, a piloté des aéroplanes à l'époque où les oiseaux mécaniques osaient à peine sortir des hangars pour essayer leurs ailes. Voici ce qu'il nous écrit au sujet de cette même enquête :

1° L'aviation m'a procuré les plus vives sensations, non parce que, pour moi, à ce moment, c'était un sport nouveau, mais vraiment parce que l'on a l'impression d'être maître de l'espace, on se sent libre, et seulement là-haut, on comprend ce qu'est la liberté!

2° Les dangers sont plus grands en aéroplane, parce que les coups de vent sont nuisibles, vous ne pouvez corriger votre appareil qu'après avoir reçu le choc.

En automobile, en course bien entendu, puisque nous parlons du 150 à l'heure, vous avez une route bien tracée, bien gardée, des virages soigneusement arrangés, une foule bien maintenue, des concurrents tous adroits, tous prudents.

Il n'en est pas de même en aéroplane, non seulement il faut lutter contre les remous, mais vous pouvez vous trouver forcé d'atterrir dans un terrain quelconque, souvent mauvais.

3° Je crois qu'un bon aviateur doit faire un Roi du volant. Oh ! il aura, bien entendu, encore à étudier, je veux dire qu'il aura à conduire souvent en vitesse, avant de faire un Boillot, mais il saura bien préparer sa voiture, car, en aviation, il faut être méticuleux et soigneux pour son moteur.

Habitué à entendre son moteur, le bruit infernal de sa voiture le laissera calme.

Par mauvais temps, il aura souffert de la pluie, tout comme il souffrira en auto, sauf que dans le domaine des oiseaux il ne recevait pas de boue, mais dans les deux cas, la pluie à 150 à l'heure est bien pénible.

Donc, un chauffeur, dans bien des cas, fera je crois un bon aviateur, voyez plutôt, mes amis, Maurice, Henri Farman et Rougier.

HENRY FOURNIER.

QUESTIONS NOUVELLES

Toujours l'aviette ?

Etant lecteur fervent de la Vie au Grand Air, *et suivant depuis longtemps les expériences de l'aviette, je vous serais reconnaissant de me faire savoir à quelle source je pourrais me documenter sur la construction d'un appareil volant par la seule force musculaire ?*

A. LAMBERT, *caporal*
82e rég. infanterie (Montargis).

Comment nettoyer les culasses des cylindres ?

Quand le moteur est entaché par les dépôts calcaires de l'eau de refroidissement, peut-on, sans démonter les cylindres et le radiateur, faire disparaître cet inconvénient ?

MORELLI, *à Turin.*

Nous donnerons dans notre numéro du 10 août, les réponses à ces questions.

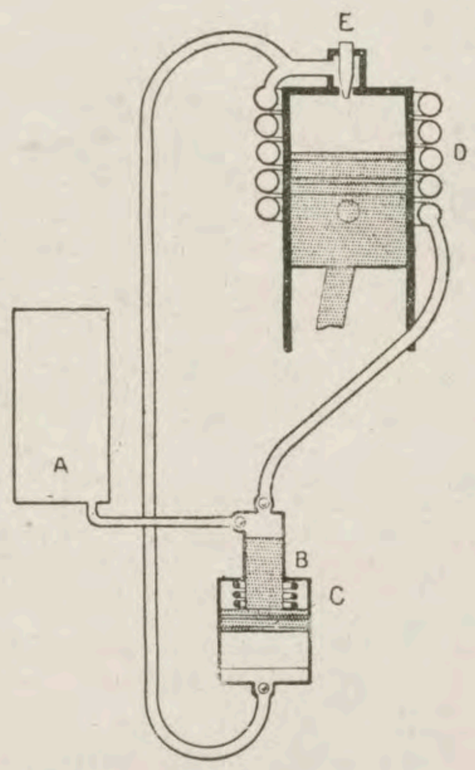
TRICK.

INVENTIONS NOUVELLES

Une machine à vapeur d'essence.

M. Archibald R. Low, de la British Low Accessories Co, vient de faire breveter un moteur où le problème de la carburation se trouve résolu de manière fort nouvelle.

L'essence est envoyée par une pompe B dans un serpentin D qui entoure le cylindre. Là, elle entre en ébullition et,



sous la forme gazeuse, se présente à une soupape d'admission spéciale E. La soupape d'admission ordinaire n'injecte que de l'air.

Ce système permet des compressions élevées, puisque la vapeur d'essence est injectée sous pression dans la cylindrée déjà faite.

Elle donne lieu à une meilleure combustion de l'essence, car l'injection de vapeur se produit quelque temps encore après le point d'allumage. C'est un peu ce qui se passe dans le moteur Diesel. Mais avec cette différence que le moteur Low n'emploie pas l'allumage par compression, mais la plus classique des étincelles.

La pompe qui puise l'essence dans le réservoir est une minuscule Worthington qui fonctionne par la chute de pression qui se produit dans le serpentin à chaque admission.

(*Omnia.*)

JURISPRUDENCE SPORTIVE

De la responsabilité des Sociétés et des organisateurs d'épreuves sportives.

Nous, avons dans de précédentes chroniques cité des décisions de justice mettant hors de cause des Sociétés que des victimes d'accidents avaient cherché à faire déclarer responsables. Il s'agissait alors de Sociétés hippiques et d'accidents survenus sur des hippodromes.

Nous citerons aujourd'hui des décisions analogues rendues au profit de Sociétés sportives diverses et d'organisateurs d'épreuves d'automobile et d'aviation.

I. Au cours du Circuit de la Seine-Inférieure de juillet 1907, Mlle Féron assistait en curieuse à la course, quand elle fut victime d'un accident : la voiture Mercédès conduite par Jénatzy, passait près d'elle quand, sous l'impulsion de la vitesse, le pneu ferré d'une des roues se détacha violemment et passant par-dessus la ligne des soldats qui gardaient la route, vint l'atteindre au visage et à l'épaule.

Elle crut devoir pousuivre comme responsables à la fois la maison Mercédès et l'Automobile-Club de France, qui avait organisé la course. Mais le tribunal de la Seine, tout en condamnant la première, renvoya ce dernier indemne; « attendu, dit le jugement, que durant la course la machine est aux mains du pilote qui doit veiller à son fonctionnement et que l'autorité des organisateurs de la réunion sportive ne peut alors s'exercer sur la conduite de la voiture, laquelle reste la chose de la Société qui doit recueillir l'honneur et le profit de la victoire ; que dans ces conditions il y a lieu de mettre hors de cause l'Automobile-Club, aucune faute ni négligence n'étant établie à son encontre par la demanderesse et l'accident ne provenant pas d'un manque d'organisation ni d'un défaut d'entretien de la route. (Tribunal civil de la Seine, 31 juillet 1909).

II. On se rappelle encore l'accident qui se produisit au cours de la première grande quinzaine d'aviation de Juvisy : le monoplan de l'aviateur Blancq allant, son essor à peine pris, tomber sur la foule des tribunes où il blessait deux personnes. Celles-ci, de poursuivre en même temds que l'aviateur, le baron de Lagatinerie pris comme président de la Société organisatrice du meeting. Or le tribunal acquitta ce dernier et rejeta ces prétentions en s'exprimant ainsi : « Attendu que les demandeurs reprochent à de Lagatinerie de ne pas avoir pris les précautions nécessaires pour empêcher l'accident, soit en installant des doubles barrières et des pylones, soit en éloignant davantage les aviateurs du public; mais attendu qu'il n'est nullement démontré au tribunal que ces mesures eussent obtenu l'effet désiré et que l'aviateur qui parcourt l'espace dans tous les sens eût été arrêté par ces obstacles illusoires ou n'eût pas franchi une distance plus grande mise entre lui et les spectateurs ; qu'il est donc impossible de dire qu'il y a eu défaut de précautions, par cette raison qu'on ne peut déterminer d'une façon décisive les précautions nécessaires qui auraient dû être prises ; que le public doit certainement être protégé contre les sortes d'expériences susceptibles de causer des catastrophes, mais qu'en l'absence de règlements édictés après avis des techniciens et la preuve d'une faute spéciale à sa charge, le tribunal ne peut décider que de Lagatinerie qui remplissait les fonctions de président de la Compagnie d'aviation a commis une imprudence ou une négligence en raison d'un accident qu'il n'était pas en son pouvoir de prévoir. » (Tribunal correctionnel de la Seine, 17 juin 1910).

J. IMBRECQ,
Avocat à la Cour de Paris.

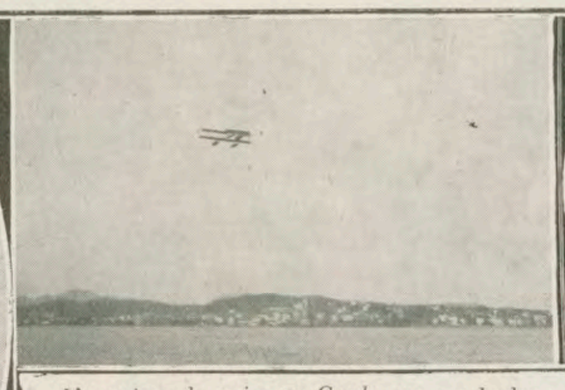
(A suivre.)

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Attilio Maffei, l'excellent aviateur suisse qui a remporté sur son Blériot le Prix de l'Industrie de Schaffhouse.

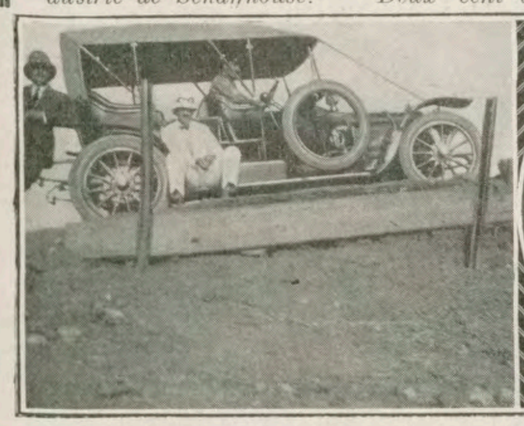
Le Tournoi d'Escrime de Vichy qui vient de se disputer a été très brillant, les meilleures lames de France s'y rencontrèrent. Deux cent dix assauts furent disputés.

Colas des Carabniers de Paris, qui s'est classé 1er aux Jeux Olympiques.



L'enseigne de vaisseau Cayla sur son hydro-aéroplane, fait actuellement de très intéressantes démonstrations en Méditerranée au large de Toulon.

Le lt Brocard, vient de passer brillamment son brevet supérieur militaire sur son Deperdussin.



M. Vladimir Sursock, qui a effectué le raid automobile Le Caire-Alexandrie, à un passage difficile auprès de Caffre Zayat (108 kil. d'Alexandrie).

Le Dr Hildesheimer, qui fut un commissaire dévoué pendant le meeting de Vienne.

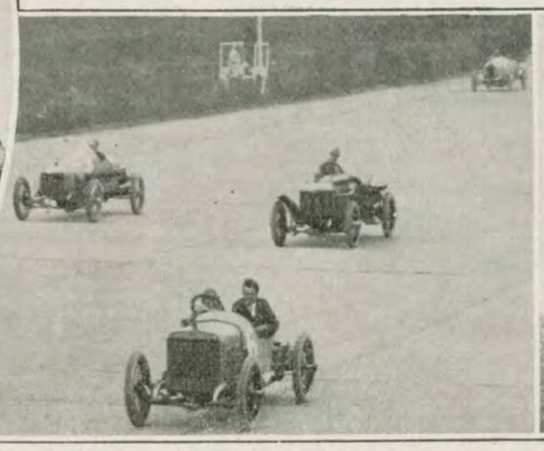
M. Monthner, un des mécènes de l'aviation avec MM. Hildesheimer et Economos.

L'arrivée de l'étape Nice-Marseille du Tour de France était secrète, à part les officiels, il n'y avait que notre correspondant pour y assister.

Les lts de la Morlaye, Sylvestre et Bellemois, qui viennent de faire sur leurs Blériot des reconnaissances dans l'Est.

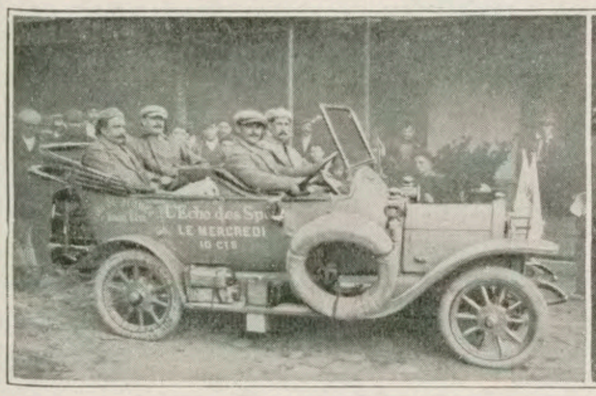
Olivères et le comte de Robillard, qui se tuèrent l'un et l'autre en tombant d'aéroplane, photographiés ensemble l'hiver dernier à Nice.

Le baron Economo, président de l'Aéro-Club d'Autriche, est un sportsman accompli, c'est un des meilleurs aviateurs autrichiens.



Une course d'automobiles à Brooklands. On reconnaîtra les types de voiturettes qui se classèrent dans les grandes épreuves de cette année.

A Ambérieu : De g. à dr.: Le lt Redelsperger, M. Lacrouze, le lt Lamoret et le lt Denys de Lagarde.



Le tour de France de l'Auto, passionne tous les sportsmen, c'est ainsi que notre confrère Victor Breyer de l' " Echo des Sports " suit de bout en bout la grande épreuve cycliste.

Les officiers et sapeurs aviateurs décorés à la revue du 14 juillet. (De g. à dr.) : Ct Le Tourneur, cap. Coville, cap. de Goys, lt Péralda, lt Tixier, lt Lussigny, lt Marzac, lt Reimbert, lt Gouin, sapeur Tierch, adj. Astésiano.

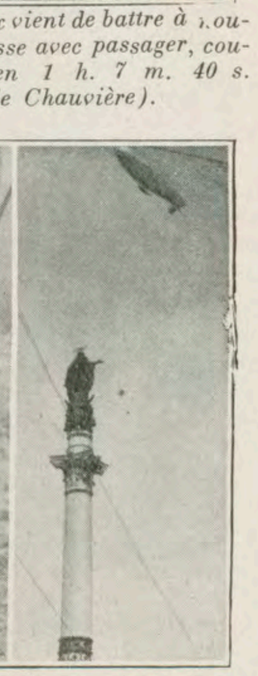
Le populaire Legagneux vient de battre à nouveau les records de vitesse avec passager, couvrant 150 kilomètres en 1 h. 7 m. 40 s. (hélice intégrale Chauvière).

Mlle Juliette Curé, qui s'est classée seconde de la demi-traversée de Paris à la nage (amateurs) en 1 h. 59 m. (13 ans).

Bonzom vainqueur de la traversée de Paris à la nage, du pont National au pont Alexandre III, en 1 h. 57 m.

Martinet, l'excellent aviateur blessé au circuit d'Anjou, a été nommé chevalier de la Légion d'honneur. Il est lt de réserve.

Le championnat de tir qui vient de se disputer à Bayonne, a remporté un très vif succès, les meilleurs tireurs de tous les régiments de France y avaient été délégués.



Le dirigeable italien Mi qui part pour la Tripolitaine, évolue au-dessus de Rome.

HIPPISME

A propos des essais

Quelques exemples fameux de galops d'entraînement.

Nous voici parvenus à l'époque de l'apparition des deux ans. C'est le moment de l'année où l'on entend parler le plus souvent des essais fournis à l'entraînement. Lorsque sort un nouveau venu, certaines personnes bien informées vous racontent qu'à la maison tel vieux spécialiste ne peut pas le suivre à poids égal; quand le représentant d'une écurie importante vient de remporter une victoire impressionnante, d'autres vous confient sous le sceau du plus grand secret que deux ou trois de ses camarades d'entraînement l'ont battu facilement en lui rendant du poids.

La plupart du temps, ces hautes prouesses n'existent que dans l'imagination de ceux qui les colportent. Qu'il me soit permis, à ce propos, de rapporter un souvenir personnel, qui est encore tout récent. En arrivant, l'autre jour, sur l'hippodrome de Saint-Cloud, j'apprends, de la bouche d'un de mes amis, qu'un débutant de deux ans est le gagnant certain d'une des courses de la journée, car il vient, paraît-il, de battre à l'entraînement, en lui rendant deux livres, un de ses compagnons d'écurie qui avait gagné peu de jours auparavant.

Comme je connais suffisamment l'entraîneur, je vais le trouver, je lui raconte l'histoire et j'obtiens la version exacte : le galop en question a bien eu lieu, mais son résultat ne peut donner un enseignement bien précis ; car, au bout des deux tiers du parcours, le compagnon d'écurie s'est jeté de côté, a sauté une barrière et, déposant son cavalier sur l'herbe, est rentré directement à l'écurie.

Je pourrais citer les noms; mais l'événement est encore trop récent et je préfère garder toute discrétion. Ce que je puis dire toutefois, c'est que le fameux débutant n'a pas gagné sa course.

Le public ne doit pas se figurer d'ailleurs que l'entraîneur passe tout son temps à essayer ses chevaux les uns avec les autres, et qu'il s'efforce d'arriver à apprécier, à quelques grammes près, leurs mérites respectifs. Avec les mœurs actuelles, ce serait une mauvaise politique.

Le but de l'essai est de renseigner exactement le propriétaire sur la qualité de ses représentants afin de lui permettre d'évaluer leurs chances dans les épreuves à venir. Ce renseignement était indispensable autrefois, lorsque l'importance des paris permettait de suppléer à l'insuffisance des allocations.

Ce qu'il fallait alors, c'était gagner à jour fixé, de façon à pouvoir, en cette occasion, appuyer sérieusement son cheval dans le betting.

Aujourd'hui, la suppression du livre a entraîné la diminution des gros paris, mais le développement du pari mutuel a amené l'augmentation des allocations : ce qu'il faut maintenant, c'est gagner le plus souvent possible. Or, comme un essai sérieux équivaut à une course, certains disent à plusieurs courses, il est de toute sagesse de réserver l'effort véritable pour l'hippodrome.

Il ne faut pas en conclure que les essais n'existent plus; mais ils n'ont plus l'importance, ni, par conséquent, la rigueur qu'ils avaient autrefois, alors que de leurs résultats dépendait souvent le sort d'une fortune.

Si nous voulons trouver quelques exemples intéressants, il faut donc que nous remontions à ces temps éloignés.

Les plus curieux essais sont ceux qui mirent en présence les trois fameux chevaux : Rosicrucian, Blue Gown et Green Sleeve, celle-ci une pouliche, les deux autres des poulains. Tous trois appartenaient à Sir Joseph Hawley et étaient entraînés par John Porter. Nés en 1865, ils étaient fils ou fille de Beadsman, le vainqueur du Derby de 1858; la mère de Rosicrucian était Madame Eglentine, de la famille 5; celle de Blue Gown, Bas Bleu, de la famille 1 et celle de Green Sleeve, Mrs Quickly, de la famille 22.

Blue Gown débuta le premier à Ascot, au meeting du printemps. Il remporta les Sunning Hill Stakes; puis, à Bath, il se plaça troisième derrière Lady Elizabeth et Grimstone; au meeting de juin, à Ascot, il fut victorieux dans les Fern Hill Stakes, tandis que Rosicrucian, pour sa première sortie, gagnait un Maiden Plate.

A cette époque se place un incident, qui nous force à revenir quelque peu en arrière. L'année précédente, dans les Sunning Hill Stakes, D'Estournel, monté par Doyle, avait battu après bousculade Hippia, montée par Morris. Sur la réclamation de ce dernier, d'Estournel fut distancé ; mais la déposition qui avait entraîné la décision des commissaires était celle de Wells, le jockey du troisième : et Doyle avait juré d'en tirer vengeance.

Au moment qui nous occupe, Wells, le jockey de Sir Hawley, devait monter Blue Gown dans les Champagne Stakes à Doncaster ; lors du pesage, avant la course, l'entraîneur étant absent, il fit comme faisaient ses collègues lorsqu'ils voulaient masquer une surcharge, c'est-à-dire qu'une fois assis sur la balance, d'un léger appel du pied sur le sol, il accentua l'oscillation. Doyle, qui avait tout vu, résolut de profiter de l'incident: lorsqu'après la victoire de Blue Gown, Wells revient au pesage et laisse tomber, comme par inadvertance, un tapis de selle, Doyle est derrière lui pour le ramasser et le lui rendre ostensiblement en attirant l'attention des assistants; sur la demande du propriétaire du second, le poids de Wells est soigneusement vérifié : il accuse cinq livres de surcharge et le cheval est distancé. C'était la revanche de Doyle.

Après cette victoire mitigée, Blue Gown fournit une mauvaise performance dans une course tout à fait inexacte.

Jusqu'alors, Green Sleeve n'avait pas encore paru en public. Avant ses débuts, John Porter résolut d'essayer ses trois deux ans. Voici le résultat de l'expérience, sur 1.200 mètres:

1. Rosicrucian, 2 ans, 52 kilos 1/2.
2. Green Sleeve, 2 ans, 50 kilos.
3. Blue Gown, 2 ans, 50 kilos.
4. Xi, 4 ans, 60 kilos 3/4.

Gagné d'une longueur; cinq longueurs entre le second et le troisième ; une longueur entre le troisième et le quatrième.

Le quatre ans, Xi, qui faisait partie de l'essai était un bon cheval, très honnête à l'entraînement; il possédait une excellente forme, puisque, quelques jours après, il devait battre dans un match le deux ans, The Earl, en lui rendant onze kilos.

Les trois deux ans se couvrirent de gloire à Newmarket. Green Sleeve remporta le Middle Park Plate et les Prendergast Stakes; Rosicrucian, second dans le Middle Park où il rendait plus de cinq livres à Green Sleeve, gagna le Criterium et les Troy Stakes; et Blue Gown s'adjugea les Clearwell Stakes.

On rapporte à propos du finish du Middle Park Plate, une anecdote qui prouve combien les jockeys peuvent se tromper au sujet d'une arrivée. Green Sleeve et Rosicrucian terminaient de chaque côté de la piste ; l'entraîneur John Porter, allant immédiatement à la rencontre des chevaux, demanda à Huxtable, le jockey de Rosicrucian : « Eh bien, comment cela-a-t-il marché ? — Oh ! lui répondit-il, j'ai gagné dans un canter d'à peu près six longueurs.» Il faillit s'évanouir quand Porter lui apprit qu'il avait été battu d'une tête par l'autre représentant.

Pendant l'hiver, Rosicrucian et Green Sleeve furent atteints d'une influenza suivie d'une toux si persistante qu'on fut obligé de leur poser des sétons à la gorge et à la poitrine. Dans ces conditions, leur entraînement présenta de sérieuses difficultés ; tous deux furent battus pour leur rentrée dans les Deux Mille Guinées où Green Sleeve se plaça quatrième. Blue Gown, qui n'avait pas été malade, échoua d'une tête contre The Earl dans le Biennal de Newmarket ; il avait, paraît-il, l'excuse de boiter à cause d'une ferrure défectueuse ; puis il remporta deux petites courses.

Le Derby devant être couru le 27 mai, un essai fut décidé pour le 12 mai avec The Palmer, un bon quatre ans, qui comptait trois victoires l'année précédente. Voici le résultat sur 2.000 mètres :

1. Rosicrucian, 3 ans, 54 kilos, Wells.
2. Blue Gown, 3 ans, 54 kilos, Carter.
3. The Palmer, 4 ans, 61 kilos 3/4, Porter.

Gagné d'une encolure ; deux longueurs entre le second et le troisième.

Comme on le voit, l'entraîneur montait lui-même The Palmer.

Un second essai eut lieu le 21 mai, soit six jours avant la course, sur 2.400 mètres.

1. Green Sleeve, 3 ans, 47 kilos 3/4. X.
2. Blue Gown, 3 ans, 54 kilos 1/2, Carter.
3. The Palmer, 4 ans, 57 kilos 1/2, Wells.
4. Rosicrucian, 3 ans, 54 kilos 1/2, Bunyard.

Gagné d'une longueur ; quatre longueurs entre le second et le troisième ; deux longueurs entre le troisième et le quatrième.

Le jour du Derby, Sir Hawley déclara vouloir gagner avec Rosicrucian ou Green Sleeve ; mais, son jockey Wells, qui ne partageait pas son avis, choisit la monte de Blue Gown, et c'est lui qui eut raison : Blue Gown battit d'une demi-longueur King Alfred ; Rosicrucian finit cinquième devant Green Sleeve nulle part. Le public avait d'ailleurs montré, lui aussi, plus de clairvoyance que le propriétaire : Blue Gown partit second favori à 3 1/2 contre un, tandis que Green Sleeve et Rosicrucian étaient respectivement délaissés à 25 et à 30 contre un.

RENÉ RIONDET

Avant l'Omnium

L'écurie Edmond Blanc est en forme

Nous avons, la semaine dernière, dit un mot des deux ans qui se sont signalés au début de la campagne, et constaté l'extraordinaire réussite de l'écurie Edmond Blanc. Nous avons parlé de Clef d'Or et de Dagor. A propos de Clef d'Or, qui n'est peut-être, disions-nous, qu'une pouliche précoce et sans grand avenir, il convient de remarquer cependant qu'une grande partie des débutants qui finissaient derrière elle s'est très bien comportée depuis : Merveilleuse, à Amiens; Gaviata a enlevé assez brillamment le Prix Cremorne au Tremblay; Cantorbury a battu Nestor III à Amiens; Jean Pierre et Sabilla ont pris les deux premières places dans le Prix des Genêts à Saint-Cloud; Cassis a fini second entre Moins Cinq et Pirpiriol dans le Prix Sea Sick à Maisons. Bref, aucun lot cette année n'a fourni autant de gagnants. Mais il est vrai que d'autre part Otchika, qui était troisième le premier jour derrière Clef d'Or et Fleur des Pois II, a disputé depuis sans succès de modestes prix à réclamer, et que Clef d'Or elle-même a failli, à sa seconde sortie, être battue par Hulotte; elle l'eût même été très récemment si Hulotte n'avait été désavantagée au départ. Tout cela montre combien sont inconsistants et fragiles les classements opérés par ces premières rencontres.

LA CHUTE DE COUVREFEU

Pilou Pilou, que l'écurie Edmond Blanc a mis en ligne après Dagor, s'est montré beaucoup moins brillant. Il est assez difficile de se prononcer.

Avec Marka et Moins Cinq qui ont débuté le même jour à Maisons, nous arrivons à des animaux d'un tout autre ordre, aux vrais champions de la casaque orange. Marka, une fille d'Ajax, demi-sœur de Marsa par sa mère Favonia, a débuté comme son aînée dans le Prix La Camargo, et l'a gagné comme elle de très impressionnante façon. Elle va suivre d'ailleurs la même voie.

C'est une magnifique pouliche, pourvue de tous les grands engagements : Prix Morny, 21e Biennal, Prix Hocquart, Prix Greffulhe, Poule d'Essai, Prix Lupin, Prix de Diane, Prix du Jockey-Club et Grand Prix.

Son compagnon d'écurie, Moins Cinq, qui s'est adjugé le Prix Sea Sick sur Cassis et Pirpiriol, s'est montré beaucoup moins brillant. Mais ce fils de Gardefeu et d'une fille de Flying Fox, l'Ensorceleuse, porte bien le cachet de Gardefeu et paraît tenir plutôt de son origine paternelle. C'est donc un poulain moins précoce que ne le sont la plupart de ses camarades et qu'il est impossible de juger actuellement. Il n'a d'ailleurs pas été poussé dans sa préparation.

Le Prix Dolma Baghtche, disputé à la réunion suivante de Maisons-Laffitte, a mis en relief trois poulains intéressants : Nestor III, Basque et l'Oiseau Lyre.

Ils sont comme Marka et les deux autres deux ans dont il nous reste à parler, Freeman et Baldaquin, engagés dans l'Omnium de deux ans.

Freeman est l'adversaire qu'on opposera très probablement à Marka : par impression toujours, car lui non plus, n'a pas battu des animaux capables de donner sa mesure et de fournir des points de comparaison. Il a gagné, non pas dans le même style que Marka, mais très plaisamment cependant, et si sa victoire a été, en apparence, moins magistrale, il a donné l'impression d'un animal sérieux, plein de ressources, et disposé à en sortir si une attaque s'était produite. La distance un peu plus longue de l'Omnium lui conviendra probablement très bien, et mieux peut-être qu'à Marka. Freeman est un fils de Maintenon et Frederika, propre frère par conséquent de Manfred, et auquel il ressemble d'ailleurs beaucoup. Il est pourtant un peu plus grand que lui. Sans ce souvenir de son aîné et de la très grande déception qu'il a causée à trois ans, l'enthousiasme pour ce nouveau venu serait, sans doute, beaucoup plus grand.

Un mot, pour finir, de Baldaquin qui a gagné tout récemment le prix Le Sagittaire à Maisons. C'est un poulain solide, et qui paraît très vite, comme son père Go To Bed, dont il est un des premiers produits. Sa victoire a été très facile et très plaisante, mais elle eut été plus significative si son principal adversaire, Blarney, n'avait perdu toute chance au départ.

STUART.

LA 10e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

Photographies de notre envoyé spécial

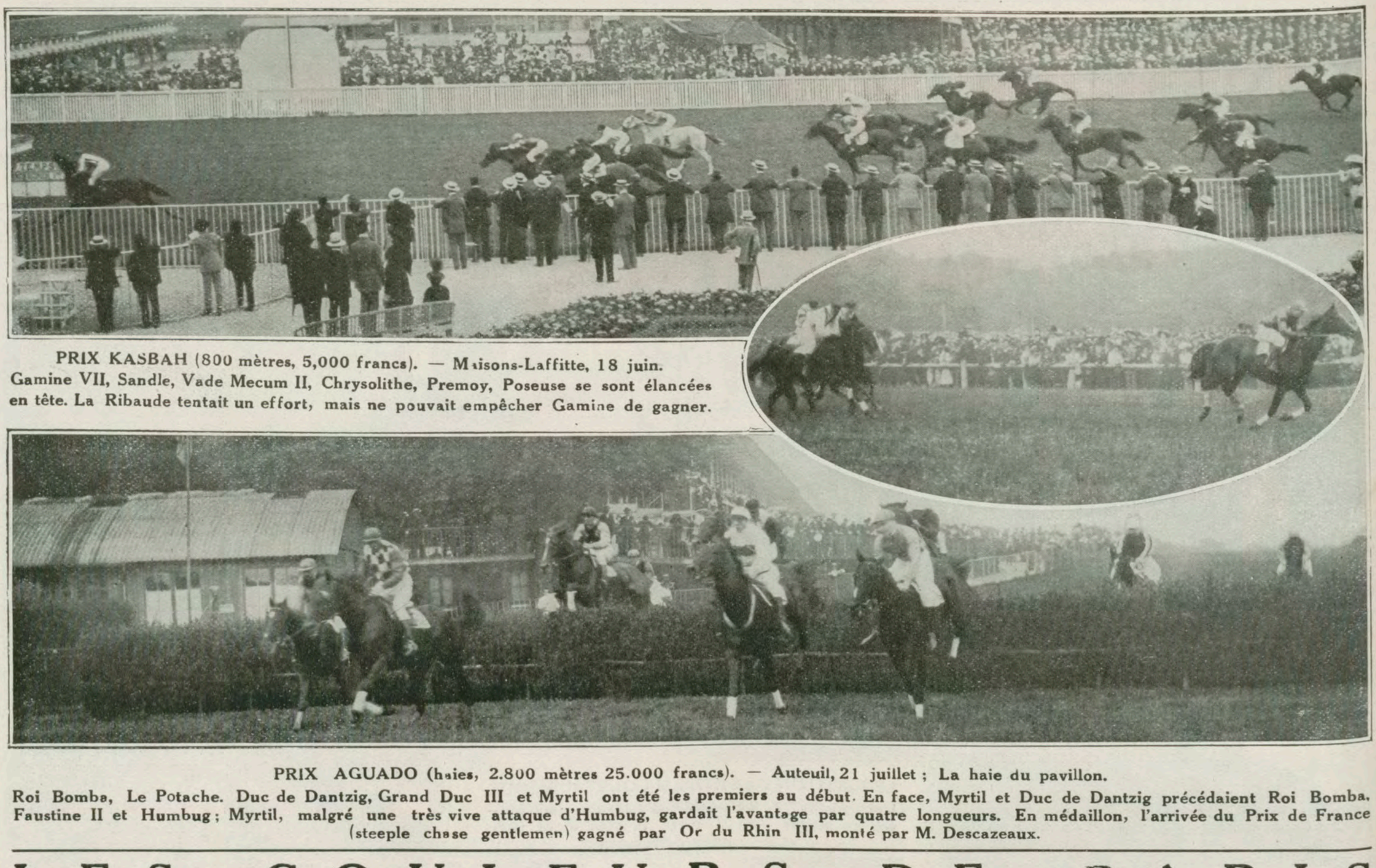
LE PELOTON DE TÊTE AU COL D'AUBISQUE
Defraye, Mottia, Christophe et Alavoine sont obligés de mettre pied à terre, la côte étant rude et les routes détrempées.

BORGARELLO, 1er DE LA 8e ÉTAPE
L'excellent Italien Borgarello remporta la difficile étape de Marseille à Perpignan couvrant les 335 kil. en 10 h. 47 m. (pneumatiques Persan). En médaillon, Mottiat[a]mène dans le Tourmalet.

L. HEUSGHEM CHANGE DE MAILLOT
L. Heusghem, trempé par la pluie, est obligé de changer de maillot en arrivant au contrôle d'Eaux-Bonnes. Il termina l'étape Luchon-Bayonne 7e et gagna la 12e étape de La Rochelle à Brest.

CHRISTOPHE ET MOTTIA
Mottia, vainqueur de la terrible étape Luchon-Bayonne devant Christophe. Mottia montait une bicyclette Thomann, soudée à l'autogène. En médaillon, Mottia et Christophe à 10 kil. de l'arrivée.

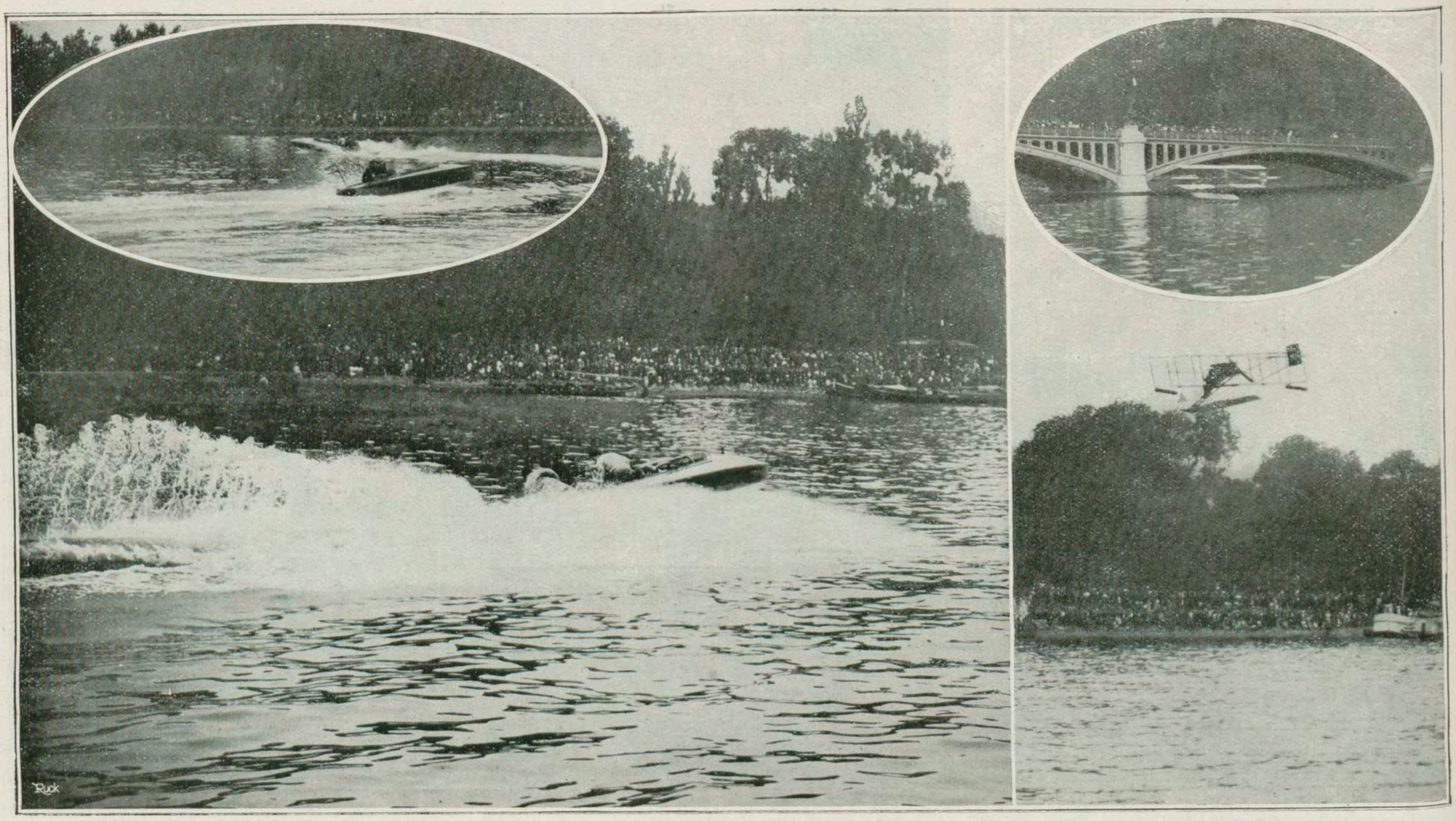
LES COURSES DE LA SEMAINE



PRIX KASBAH (800 mètres, 5,000 francs). — Maisons-Laffitte, 18 juin.
Gamine VII, Sandle, Vade Mecum II, Chrysolithe, Premoy, Poseuse se sont élancées en tête. La Ribaude tentait un effort, mais ne pouvait empêcher Gamine de gagner.

PRIX AGUADO (haies, 2.800 mètres 25.000 francs). — Auteuil, 21 juillet ; La haie du pavillon.
Roi Bomba, Le Potache. Duc de Dantzig, Grand Duc III et Myrtil ont été les premiers au début. En face, Myrtil et Duc de Dantzig précédaient Roi Bomba, Faustine II et Humbug ; Myrtil, malgré une très vive attaque d'Humbug, gardait l'avantage par quatre longueurs. En médaillon, l'arrivée du Prix de France (steeple chase gentlemen) gagné par Or du Rhin III, monté par M. Descazeaux.

LES COULEURS DE PARIS



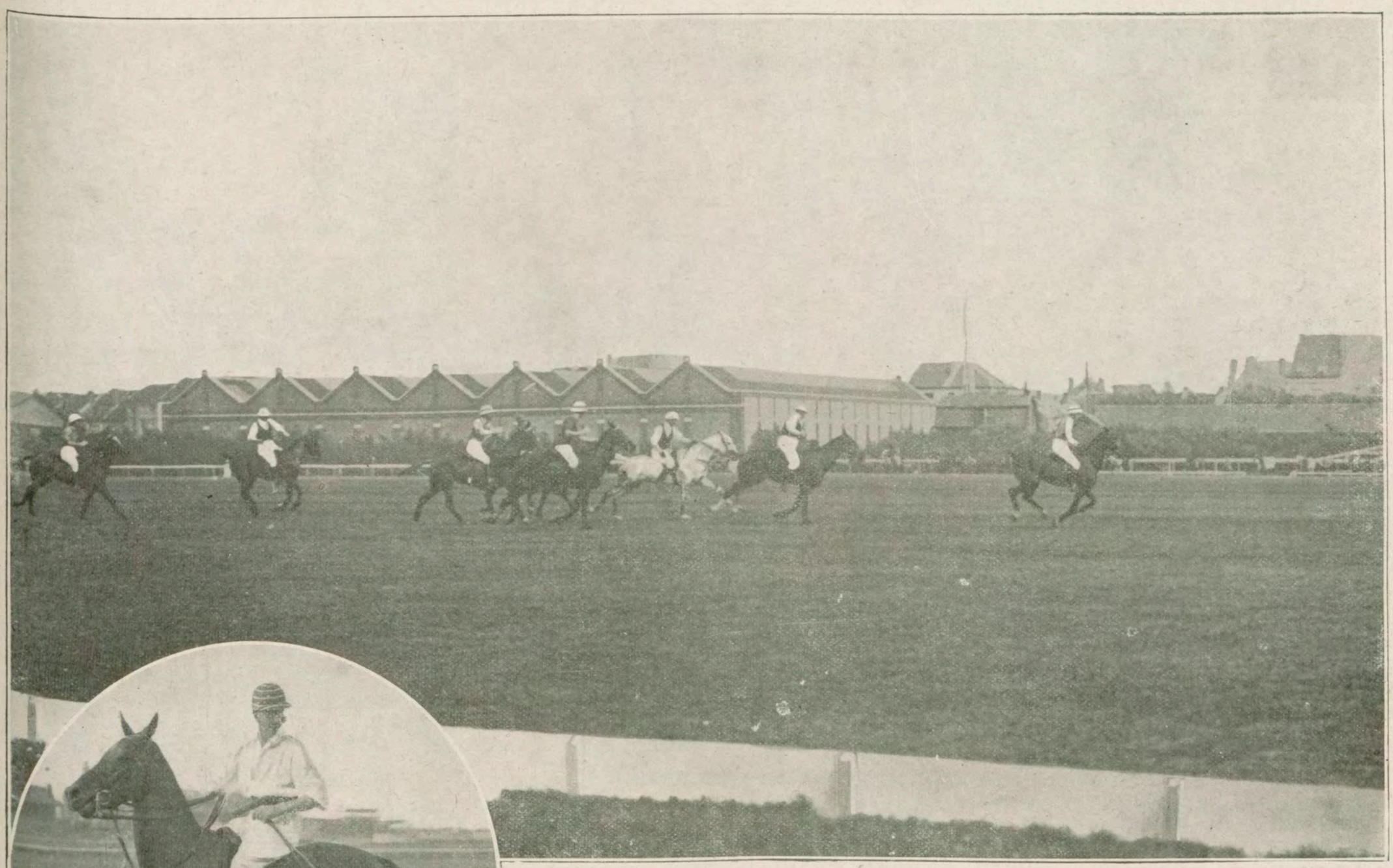
LE *SIGMA III* EN VITESSE

Dimanche dernier, sur la Seine, s'est disputé le meeting de yachting automobile dit " les Couleurs de Paris ". La catégorie réservée aux racers et hydroplanes a été remportée par le *Sigma III*. En médaillon, *le Gavroche* vainqueur des Couleurs de Paris, au virage derrière le *Sigma III*.

UN BEAU VOL DE BARRA

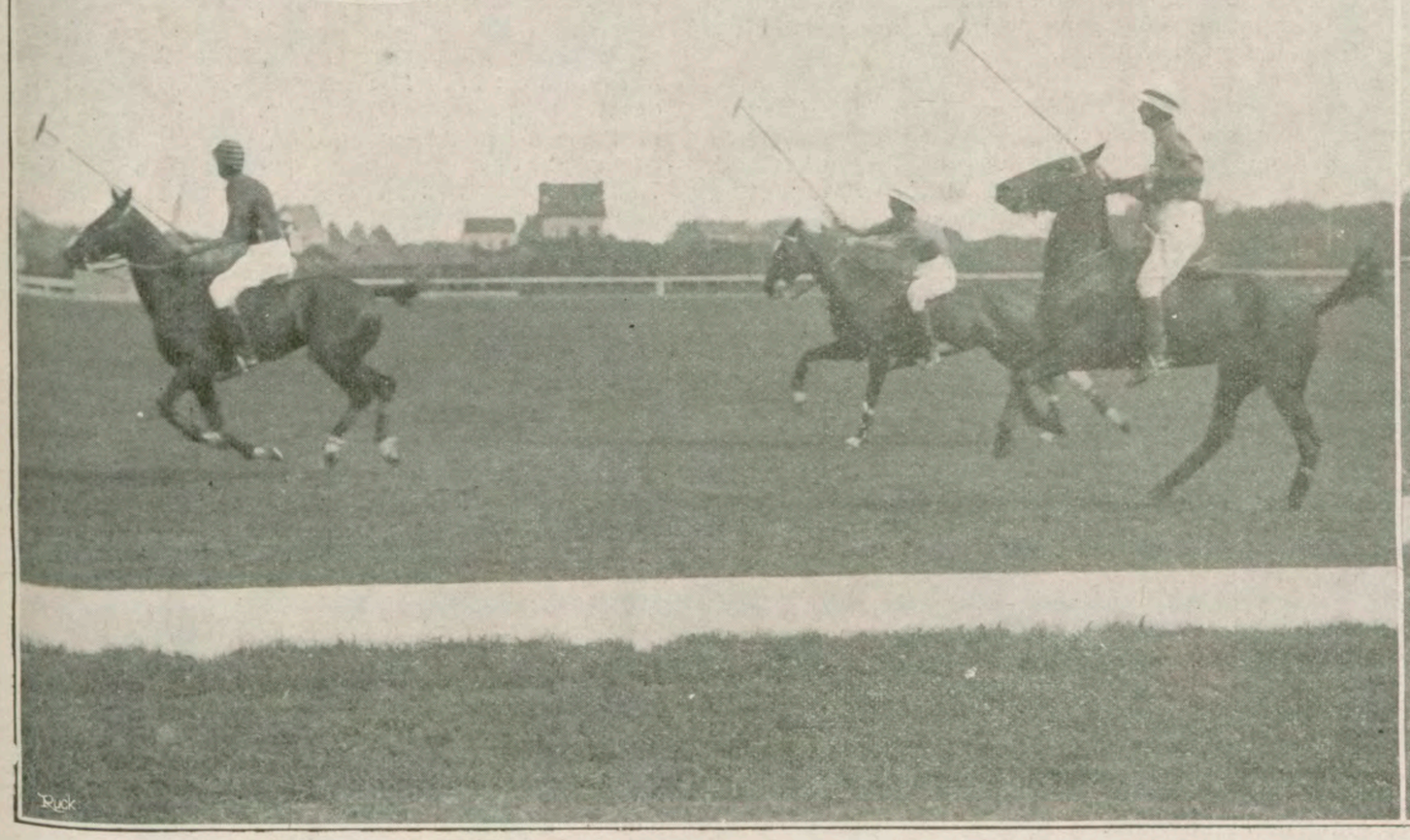
Frank Barra et Louis Paulhan enthousiasmèrent la foule par leurs vols en hydro-aéroplane. En médaillon, Paulhan passe sous le pont de Suresnes.

LE POLO A OSTENDE



LE GRISAR CHALLENGE CUP

Le 17 juillet s'est jouée à Ostende la finale du Grisar Cup. La victoire est revenue aux Pilgrims (MM. G. Helfft, Van der Straeten, A. Grisar, J. Reyntiens) par 4 goals contre 2 aux Antwerp (Baron Nieuwsburg, G. de Heller, C. Van der Straeten, C^t L. Crokaert.)



UNE ÉLIMINATOIRE DU GRISAR CHALLENGE CUP

Un public très nombreux a suivi les péripéties de cette grande épreuve de polo, les éliminatoires furent très disputées. En médaillon, M. A. Grisar qui, dans la finale, se distingua beaucoup, réussissant 3 goals pour les Pilgrims.

UN ARRÊT PRÈS DES BUTS

Dans la finale, le résultat fut longtemps indécis, les deux camps ayant chacun 2 buts à la dernière période. Mais M. Grisar marqua 2 nouveaux buts.

LA 11e ÉTAPE DU TOUR DE FRANCE

(Photographie de notre envoyé spécial).

DANS LES LANDES, DEVANT LE MONUMENT BECONNAIS

L'étape Bayonne-La Rochelle a été la plus terne du Tour de France de notre confrère l'*Auto*. Les coureurs, fatigués par leurs efforts dans les Pyrénées, n'ont pas cherché à se lâcher. — En haut : le peloton de tête passe devant une noce à Bourg-sur-Gironde.

ALAVOINE ET CHRISTOPHE

C'est Alavoine (à droite) qui a remporté, à l'emballage, la onzième étape ; il a couvert les 379 kil. du parcours en 13 h. 11 m.

Notes financières

La situation s'est considérablement améliorée au Mexique. Le Sud n'est pas encore entièrement calme, mais la pacification y fait chaque jour des progrès. L'opinion générale est que le Président Madero arrivera vite à rétablir l'ordre complètement. Cette œuvre de salut national est déjà assez avancée puisqu'on signale partout une reprise des affaires, et, symptôme caractéristique et éminemment favorable, le retour des Américains. D'après le correspondant de l'*Economist* les communications sont actuellement tout à fait rétablies dans les régions mêmes où subsistent quelques traces de troubles.

Nous avons eu souvent, d'ailleurs, occasion de dire qu'il ne fallait pas croire que les événements politiques aient une répercussion très sensible sur les faits économiques dans les jeunes républiques latines, qui ressemblent en cela à certaines monarchies également latines. Nous avons cité comme exemple la *Compagnie des Tramways de Mexico*, et signalé en bloc, d'après les dépêches, les résultats de leur exploitation. Voici à ce sujet des détails qui montrent que nous étions dans le vrai.

Les comptes de l'exercice 1911 de la *Compagnie des Tramways du Mexico* font ressortir un bénéfice net de $ 1.383.530 or, formant, avec le report antérieur, un total disponible de $ 2.027,597. Un dividende de 7 0/0 a été payé en quatre coupons trimestriels et une somme de $ 86.912 a été portée à la réserve, qui s'élève maintenant à $ 2.600.000. Cette répartition a absorbé $ 1.241.030 et il reste à reporter $ 786.566.

L'exploitation n'a pas été gravement entravée par la révolution. Le coefficient d'exploitation a été de 48,57 0/0 contre 49,06 0/0 en 1910. Au 31 décembre 1911, le réseau était de 195.060 milles de voie simple, dont 175.506 milles (en augmentation de 16.88 milles) exploités à l'électricité et 19.554 milles (en diminution de 1,76 mille) exploités par des mules.

La Compagnie a mis en exploitation durant l'exercice écoulé une nouvelle ligne, entre Mixicoac et la ville de Mexico par Colonia del Valle. Elle se propose de construire de nouveaux prolongements et d'installer la traction électrique sur les lignes exploitées actuellement avec la traction animale.

Conformément à la concession qui lui fut octroyée, la Compagnie a commencé la construction de lignes vers Puebla et Toluca et espère achever 7 milles de chacune d'elles, dans l'année 1912. Elle compte aussi terminer l'électrification de la ligne de Tlalnepantla, ainsi que celle de la ligne de Santa-Fé, qui fera partie de la ligne de Toluca.

Les propriétés de la Compagnie ont été conservées en bon état, et, à cet effet, il a été dépensé durant l'année, 761,276 piastres.

En somme, on voit que, loin d'avoir souffert, la Compagnie a abaissé son coefficient d'exploitation et développé son réseau pendant l'année 1911 qui fut pourtant si troublée.

Les recettes de la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Aires* continuent à suivre une progression satisfaisante. Elles ont atteint, pour le mois de juin dernier, 1.512.000 francs contre 938,102 francs pour la période correspondante de l'an dernier, soit une augmentation de 574.198 fr. Les recettes du mois de mai 1912 s'étaient élevées à 1.352.000 francs contre 893.190 pour le même mois de 1911, marquant une différence de 458.000 francs à l'avantage de 1912.

Du 1er juillet au 30 juin, les recettes se sont élevées à 12.687.500 francs contre 11.366.402 francs pour l'exercice précédent, accusant une augmentation totale de 1 323.098 francs.

De mai à juin dernier, le nombre de kilomètres en exploitation est resté le même. Cet élément n'a donc joué aucun rôle dans l'accroissement d'un mois à l'autre.

De 1911 à 1912, le nombre de kilomètres a passé de 1.193 à 1.267 ; soit une augmentation de 74 kilomètres. Il est superflu de faire remarquer que cette augmentation n'entre que pour une part insignifiante dans la progression des recettes puisque les 74 kms. nouveaux représentent 6,20 0/0 du réseau total, tandis que l'augmentation de 574.198 francs représente 61,20 0/0 des recettes du mois correspondant de l'an dernier.

Ce résultat est donc dû à l'activité grandissante du trafic sous l'influence de la situation économique, qui, comme on le sait, est excellente. Il permet de conclure de la progression acquise à la continuation du développement de l'exploitation et justifie cette opinion que l'action de la *Compagnie Générale de Chemins de fer dans la Province de Buenos-Aires* est essentiellement une valeur d'avenir.

Les obligations 4 1/2 0/0 de la même Compagnie, au cours actuel de 437, offrent un intéressant placement, puisqu'à ce prix, leur revenu est de 5,14 0/0, impôts à déduire.

Nous avons souvent aussi attiré l'attention de nos lecteurs sur les actions des *Chemins de fer espagnols*. Notre opinion favorable était basée sur l'intensité croissante du trafic et sur la tendance du change à baisser. Nos prévisions se réalisent et les titres des grandes compagnies de la péninsule enregistrent de sérieuses plus-values.

Les *Andalous* s'inscrivent à 299; le *Nord de l'Espagne* à 469; *Madrid-Saragosse* à 447. Les recettes des Compagnies sont d'ailleurs très belles et leurs progrès s'accentuent chaque semaine. Pour Madrid-Saragosse, l'augmentation se chiffrait au 20 juin à 7.657.000 pesetas : au Nord de l'Espagne elle dépasse 8 millions pour le 1er semestre 1912 et aux Andalous 2.029.113. Comme le coefficient d'exploitation des Compagnies espagnoles est assez inférieur à 50 0/0 l'augmentation des recettes nettes et donc importante, d'autant plus que le développement du trafic coïncide avec une appréciable détente du change.

Voici les résultats de la souscription à l'augmentation de la *Société Générale*.

Les actions souscrites en vertu du droit de préférence et les souscriptions unitaires effectuées en raison de la faculté laissée aux titulaires de quantité ou de fraction inférieure à 4 actions anciennes sont attribuées.

La répartition pour les souscriptions non privilégiées tant des actionnaires anciens que des souscripteurs nouveaux, est faite sur les bases ci-après :

Les souscriptions de 1 à 3 sont attribuées ;

Les souscriptions de 4 à 44 reçoivent 4 actions.

Au-dessus de cette quantité, il est attribué 10 0/0 des demandes, toute fraction égale ou supérieure à 0,50 donnant à un titre.

Le nombre des souscripteurs de 54.743.

G.-E. JANIN.

Notes Financières, 11, *boulevard des Italiens, Paris.*